Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/1449

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Vp 302 — Vp 10 — 290 Vmz/62 V

Bonn, den 2. August 1963

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr**

Bezug: **Entschließungen des Deutschen Bundestages vom 29. Juni 1961 und 12. April 1962**
— Drucksachen 2830, 2831, 2832, 2833, Umdruck 984 der 3. Wahlperiode, Drucksachen IV/200 Anlage, IV/311, Umdruck 73 —

Hiermit übersende ich den vom Deutschen Bundestag in seiner 165. Sitzung vom 29. Juni 1961 von der Bundesregierung erbetenen

Bericht über die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr nach Art und Ausmaß und Vorschläge zu ihrer Beseitigung.

Die Arbeiten hatten sich zu meinem Bedauern infolge der großen Schwierigkeiten bei der Beschaffung und Aufbereitung des umfangreichen Materials in unvorhergesehener Weise verzögert. Zahlreiche Rückfragen und Verhandlungen waren erforderlich, um methodische Ungleichheiten bei den Unterlagen auszuräumen, die von Verkehrsträgern und Verkehrsverbänden geliefert wurden. Ferner nahm die Erörterung der die Finanz- und Haushaltspolitik berührenden Fragen mehr Zeit in Anspruch, als vorauszusehen war.

In dem Bericht sind die vielfältigen und schwierigen Wettbewerbsprobleme im binnenländischen Güterverkehr möglichst vollständig dargestellt worden. Die Art der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen wurde unter den gegenwärtigen

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Voraussetzungen untersucht, das Ausmaß dieser Wettbewerbsverzerrungen konnte jedoch nur insoweit quantifiziert werden, als dies auf Grund der vorliegenden Unterlagen möglich war. Die Bundesregierung möchte darauf aufmerksam machen, daß es leider nicht möglich war, in dem Bericht die Ergebnisse wichtiger amtlicher Statistiken, insbesondere des Verkehrszensus und der Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr, zu verwerten.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß dem federführenden Ausschuß des Hohen Hauses bei der Beratung des Berichts weitere ins einzelne gehende Unterlagen und Erläuterungen gegeben werden können. Bei der Erörterung der noch offenen Fragen werden auch die zu erwartenden Stellungnahmen der Verkehrsträger und der Verkehrsverbände von Nutzen sein.

Ziel der Bundesregierung ist es, die festgestellten Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr so bald wie möglich zu beseitigen. Sie muß dabei — dies ist in dem Bericht dargelegt — nicht nur nationale, sondern auch internationale Bedürfnisse, insbesondere die der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, berücksichtigen.

Der in der Entschließung vom 12. April 1962 angeforderte Bericht der Bundesregierung über die Regelung der finanziellen Verhältnisse zwischen dem Bund und der Deutschen Bundesbahn wird dem Deutschen Bundestag in Kürze vorgelegt werden.

Seebohm

Bericht über die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im binnenländischen Güterverkehr nach Art und Ausmaß und Vorschläge zu ihrer Beseitigung

Inhalt

Vorbemerkung

(1) Im Gesetzgebungswerk vom 1. August 1961, und zwar in § 8 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), in § 33 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BSchVG) und in § 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG), jeweils in der Fassung der Verkehrsnovellen vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1157 ff.), wird bestimmt:

„Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden . . ."

(2) a) In dem Schriftlichen Bericht des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen vom 21. Juni 1961 (zu Drucksachen 2830, 2831, 2832, 2833 der 3.Wahlperiode) wird auf den Seiten 2 und 3 ausgeführt:

„Die Notwendigkeit, im Bereiche des Verkehrs dem Wettbewerb verstärkt Raum zu geben, wird allgemein anerkannt. Über den Zeitablauf und die Wege zu diesem Ziel besteht im Ausschuß keine volle Einmütigkeit. Die Mehrheit des Ausschusses vertritt jedoch die Auffassung, daß in den Vorlagen der Bundesregierung der Gedanke einer Heranführung des Verkehrs an die soziale Marktwirtschaft nicht in genügendem Maße zum Ausdruck kommt. Er ist daher über die legislativen Vorschläge der Bundesregierung hinausgegangen.

Die Mehrheit des Ausschusses wünscht, daß die bisherige Verkehrsordnung zwar vorsichtig und behutsam, aber zugleich auch zielstrebig und wirksam in Richtung auf einen verstärkten Wettbewerb fortentwickelt wird."

„Der Ausschuß hält es für dringlich, daß die von der Bundesregierung vorbereiteten Maßnahmen zur Entzerrung und Angleichung der Startbedingungen der Verkehrsträger mit größter Beschleunigung zum Abschluß gebracht werden, da auf die Dauer ein sinnvoller Wettbewerb nur auf der Basis angenäherter Startbedingungen möglich ist. Der Ausschuß weist darauf hin, daß das Problem der Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen heute nicht nur auf der nationalen Ebene, sondern auch für den Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft akut ist. Er empfiehlt deshalb, daß die Bundesregierung dies bei ihren Überlegungen und Maßnahmen berücksichtigt."

b) Am 29. Juni 1961 hat der Deutsche Bundestag eine Entschließung gefaßt (Stenografischer Bericht, 3. Wahlperiode, 165. Sitzung vom 29. Juni 1961 S. 9719), deren Punkte 1 und 2 lauten:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, in Fortsetzung ihres verkehrspolitischen Programms dafür Sorge zu tragen,

1. daß die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis der drei binnenländischen Verkehrsträger zueinander nach Art und Ausmaß bis zum 31. Dezember 1962 ermittelt und zum gleichen Zeitpunkt dem Bundestag Vorschläge für eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen vorgelegt werden,

2. daß die Frage geprüft wird, inwieweit die verschiedenen Arten der Beförderungsteuer im Zuge einer Angleichung der Wettbewerbsbedingungen sachlich noch gerechtfertigt sind bzw. inwieweit sich auch aus Steuervereinfachungsgründen ein Einbau der Beförderungsteuer in die Umsatzsteuer empfiehlt, . . ."

c) Auf dieses Ersuchen hat der Deutsche Bundestag in einer zweiten Entschließung vom 12. April 1962 (Stenografischer Bericht, 4. Wahlperiode, 26. Sitzung vom 12. April 1962 S. 1147) Bezug genommen. Dieser Teil der zweiten Entschließung lautet:

„Der Bundestag erinnert die Bundesregierung an ihren Auftrag, dem Bundestag einen Bericht über die Wettbewerbsverzerrungen bei den binnenländischen Verkehrsträgern und die Maßnahmen zu ihrer Beseitigung vorzulegen."

(3) Außerdem wird in der zweiten Entschließung vom 12. April 1962 ein Bericht der Bundesregierung insbesondere über die Regelung des finanziellen Verhältnisses zwischen dem Bund und der Deutschen Bundesbahn gefordert. Dieser Bericht wird dem Deutschen Bundestag so bald wie möglich vorgelegt.

Einleitung

(1) Die Bedingungen, unter denen die Unternehmen der drei binnenländischen Verkehrsträger — der Eisenbahn, der Binnenschiffahrt und des gewerblichen Güterkraftverkehrs auf der Straße — in den Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten eintreten, sind sehr unterschiedlich. Ein Wettbewerb der drei Binnenverkehrsträger besteht vor allem im Güterverkehr, der in diesem Bericht besonders behandelt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnunternehmen im Regelfall Personen- und Güterverkehr nebeneinander betreiben. Dadurch wird ein Vergleich mit der Binnenschiffahrt und dem Straßengüterverkehr erschwert.

Unterschiede ergeben sich im wesentlichen aus

der differenzierten Technik (Fahrweg, Fahrzeug, Antriebskraft),

der ungleichen Abhängigkeit von natürlichen Voraussetzungen, insbesondere von Geländeschwierigkeiten und Witterungseinflüssen,

den völlig verschiedenen Betriebsstrukturen (die Spanne reicht vom kleinen Familienbetrieb bis zum ausgedehnten Großbetrieb),

dem Dualismus von staatlicher und privatwirtschaftlicher Unternehmensführung mit allen sich daraus ergebenden Folgen, insbesondere bezüglich der Heranziehung zu öffentlichen Abgaben und gemeinwirtschaftlichen Aufgaben,

den ungleichen Lohn-, Arbeits- und Sozialverhältnissen,

der Tatsache, daß die Eisenbahnen über einen eigenen Fahrweg verfügen, die Binnenschiffahrt und der Straßenverkehr hingegen nicht.

(2) Folgende einzelne Daten der drei konkurrierenden Verkehrsträger sind festzuhalten:

a) Der Personalbestand der Deutschen Bundesbahn betrug im Oktober 1962 479 605 Personen, davon waren 240 943 Beamte, 5680 Angestellte, 221 606 Arbeiter und 11 376 Nachwuchskräfte. Das Streckennetz hatte im Oktober 1962 eine Länge von 30 693 km. Auf der Straße setzte die Deutsche Bundesbahn am 31. Dezember 1961 58 Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von einer Tonne und mehr im Fernverkehr und 68 im Nahverkehr ein; hinzu kamen 526 Zugmaschinen und 218 Anhänger. Außerdem fuhren im Auftrag der Deutschen Bundesbahn 1519 Lastkraftwagen privater Fernverkehrsunternehmen und 545 Lastkraftwagen von Nahverkehrsunternehmen. Ihre Einnahmen aus dem Güterverkehr auf der Schiene betrugen 1961 4,766 Mrd. DM und aus dem Güterkraftverkehr auf der Straße (Nah- und Fernverkehr) 0,191 Mrd. DM (gleichzeitig wurden von der Deutschen Bundesbahn 1961 aus dem Personenverkehr auf Schienen Einnahmen in Höhe von 2,082 Mrd. DM erzielt).

b) Der Tätigkeitsbereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist regional begrenzt. 171 Unternehmen haben eine Konzession für den öffentlichen und 45 Unternehmen für den nichtöffentlichen Verkehr (Hafen- und Industriebahnen). Nach dem Stand vom 31. Dezember 1961 besitzen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen eine Streckenlänge von 5269 km. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr auf der Schiene beliefen sich im Jahre 1961 auf 0,185 Mrd. DM.

c) Im allgemeinen Güterfernverkehr und im Bezirksgüterfernverkehr sind die Zugfahrzeuge, im Möbelfernverkehr Zugfahrzeuge und Anhänger genehmigungspflichtig. Die Zahl der Genehmigungen ist begrenzt [1]).

[1]) vgl. §§ 8 und 9 Abs. 1 GüKG

Über die Verteilung der Genehmigungen, nach dem Stand vom August 1960 unterrichtet folgende Tabelle:

Unternehmer mit	Anzahl der Unternehmer	Anzahl der Genehmigungen
1 Genehmigung ..	5 838	5 838
2 Genehmigungen .	2 655	5 310
3 Genehmigungen .	1 114	3 342
4 bis 6 Genehmigungen	1 138	5 377
7 bis 10 Genehmigungen	352	2 830
über 10 Genehmigungen	192	3 017
	11 289	25 714

Die Zahlen zeigen, daß es sich bei den Güterfernverkehrsunternehmen überwiegend um typische mittelständische Betriebe handelt. 85 v. H. aller Unternehmen besitzen nur ein bis drei Genehmigungen.

Eine Untersuchung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat ergeben, daß im Güter- und Möbelfernverkehr 31,3 v. H. der Unternehmen nur Fernverkehr betreiben; in 68,7 v. H. der Fälle werden daneben noch ein oder auch mehrere andere artverwandte Gewerbe, vorwiegend Güternahverkehr, ausgeübt.

Der Güternahverkehr erstreckt sich innerhalb der Nahzone von 50 km im Umkreis, vom Standort des Fahrzeugs gemessen; er ist erlaubnispflichtig. Der Unternehmer des Güterliniennahverkehrs bedarf überdies noch einer besonderen Genehmigung [2]). Die Zahl der am 31. Dezember 1961 ausgegebenen Erlaubnisse betrug rd. 70 000. Dieser Güternahverkehr verfügt über rd. 130 000 Lastkraftwagen.

Im gewerblichen Güterkraftverkehr gibt es insgesamt rd. 70 000 privatwirtschaftlich geführte Unternehmen. Es sind sowohl handelsrechtliche Gesellschaften als auch in großer Zahl Einzelunternehmer zu finden. Eine nähere Aufschlüsselung wird der Verkehrszensus [3]) erbringen. Im Güterkraftverkehrsgewerbe (Fernverkehr, Nahverkehr und gemischte Gewerbe mit Schwerpunkt auf dem Güterverkehr) waren im Jahre 1960 rd. 220 000 Menschen tätig. Dem Kraftverkehr stehen in der Bundesrepublik rd. 144 000 km klassifizierte Straßen und rd. 226 000 km Ge-

[2]) vgl. §§ 80 ff. und 90 ff. GüKG

[3]) auf Grund des Gesetzes über eine Zählung der Bevölkerung und der nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsstätten und Unternehmen im Jahre 1961 sowie über einen Verkehrszensus im Jahre 1962 (Volkszählungsgesetz 1961) vom 13. April 1961 (BGBl. I S. 437)

meindestraßen zur Verfügung. Die Einnahmen des Güter- und Möbelfernverkehrs — einschließlich des Straßengüterfernverkehrs der Deutschen Bundesbahn — beliefen sich im Jahre 1961 auf 2,194 Mrd. DM. Zahlen über die Einnahmen des gewerblichen Güter*nah*verkehrs liegen nicht vor.

d) Die Binnenschiffahrt wird von Reedereien und einer großen Zahl von Privatschiffern (Partikulieren) betrieben. An der gesamten Transportraumkapazität in Höhe von 5,0 Millionen t sind die Reedereien mit etwa 60 v. H. und die Partikuliere mit etwa 40 v. H. beteiligt. Rd. 4/5 aller Binnenschiffahrtsunternehmen verfügen nur über ein Schiff, gehören damit also zum gewerblichen Mittelstand. Mitte 1959 — neuere Zahlen wird erst der Verkehrszensus erbringen — gab es rd. 3700 Binnenschiffahrtsunternehmen. Von rd. 400 Reedereien sind ungefähr 10 mit einer Transportraumkapazität von rd. 1 Million t mit Unternehmen der Grundstoffindustrie verflochten. Der Personalbestand in der Binnenschiffahrt wird für Ende 1961 mit rd. 50 000 Beschäftigten angegeben, von denen etwa die Hälfte zum fahrenden Personal gehört. Der Binnenschiffahrt dienen in der Bundesrepublik Wasserstraßen von 4493 km Länge (Stand 1960); sie verfügt auch im gebrochenen Verkehr (Eisenbahn — Binnenschiffahrt, Binnenschiffahrt — Straßenverkehr) über ein gewisses Einzugsgebiet. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Binnenschiffahrt mit deutscher Flagge auf deutschen Wasserstraßen beliefen sich 1961 nach neuen Schätzungen auf rd. 0,650 Mrd. DM.

(3) Obgleich die Dienstleistungen der drei binnenländischen Verkehrsträger nach Art und Kosten verschieden sind, demnach auf den Verkehrsmärkten [4]) eine heterogene Konkurrenz der Anbieter vorliegt, ist die Substitutionselastizität der Nachfrage noch groß genug, um nicht nur einen Leistungswettbewerb, sondern auch in bestimmtem Umfang einen Preiswettbewerb zu ermöglichen. Ferner ist zu bemerken, daß sich diese Dienstleistungen quantitativ und qualitativ seit einigen Jahrzehnten und besonders nach dem letzten Kriege gewandelt haben und sich weiter ändern. Gleiches gilt für die Verkehrsbedürfnisse. Aus dieser technischen und ökonomischen Dynamik ergeben sich strukturelle Wettbewerbsverschiebungen zwischen den drei binnenländischen Verkehrsträgern, auch treten, wie im Falle der Rohrleitungen, neue Konkurrenten auf.

(4) Die unterschiedlichen Bedingungen, unter denen die Unternehmen der drei binnenländischen Verkehrsträger im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten stehen, beruhen demnach

1. auf natürlichen, technischen und ökonomischen Gegebenheiten,

2. auf staatlichen Maßnahmen, die aus übergeordneten Gründen mit bestimmter Zielsetzung getroffen worden sind. Die Einwirkung des Staates auf die Verkehrsträger und ihre Tätigkeit ist bekanntlich seit langem umfassender und tiefergreifend gewesen als auf die meisten anderen Wirtschaftszweige. Die Gründe dafür liegen in den Tatsachen, daß ein ständig funktionsfähiges Verkehrswesen eine unerläßliche Voraussetzung für die interregionale Verknüpfung der arbeitsteilig kooperierenden Einzelwirtschaften ist, also schlechthin eine Basis für jede hochentwickelte Volkswirtschaft bildet, und daß der Verkehr ferner auch außerökonomischen, insbesondere staatspolitischen, kulturellen und sozialen Zwekken dient. Auch gibt es Eigenarten der Verkehrsmärkte, die staatliche Regelungen erfordern [5]).

Zu 1.

Aus den natürlichen, technischen und ökonomischen Unterschieden der drei binnenländischen Verkehrsträger ergeben sich im Sinne dieses Berichts keine Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen. Ebensowenig kann der Strukturwandel des Angebots und der Nachfrage Ursache von Wettbewerbsverzerrungen sein. Originär entstehen also Wettbewerbsverzerrungen weder aus den aufgezeigten Eigenarten der Verkehrsträger noch infolge der Impulse, die von den Verkehrsmärkten selbst ausgehen.

Zu 2.

Staatliche Maßnahmen, die regelnd und ordnend in das Verkehrsgeschehen eingegriffen oder einzelne Verkehrszweige gefördert haben, wirken sich mittelbar oder unmittelbar auf die Wettbewerbsverhältnisse aus.

a) Es gibt im binnenländischen Verkehr bestimmte staatliche Einwirkungen, die aus übergeordneten politischen, volkswirtschaftlichen oder sozialen Gründen notwendig und unentbehrlich sind.

Auch bei einer mehr marktwirtschaftlichen Orientierung des binnenländischen Verkehrs ist besonders darauf zu achten, daß berechtigte Interessen der Landwirtschaft, des gewerblichen Mittelstandes und der Randgebiete an ausreichenden und preisgünstigen Verkehrsleistungen gewahrt bleiben. Aus allgemeinen politischen Gründen wird nicht

---

[4]) Im Verkehr gibt es keinen einheitlichen Markt. Im Hinblick auf die regionalen Verhältnisse und die Differenziertheit der Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsangebote liegen oft nur einzelne Verkehrsmärkte oder Teilmärkte vor.

[5]) vgl. „Grundsätze zur Verkehrspolitik", Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 9, Bad Godesberg 1961, S. 12

auf diese und andere gemeinwirtschaftlichen Elemente im binnenländischen Verkehr, insbesondere auch im Personenverkehr, verzichtet werden können.

Zahlreiche Maßnahmen der Legislative und Exekutive sind ferner dazu bestimmt, der Sicherheit des Verkehrs und der Verkehrsteilnehmer oder der Anpassung der Fahrzeuge an die Beschaffenheit und die Aufnahmefähigkeit der Verkehrswege oder auch dem Schutze und den sozialen Belangen der in den Verkehrsbetrieben Beschäftigten zu dienen. Derartige Vorschriften für die drei Verkehrszweige, wie beispielsweise die Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten [6]), differieren zum Teil erheblich und wirken sich demgemäß auch auf den Betriebsablauf und die Konkurrenzfähigkeit der Verkehrsunternehmen in den drei Branchen unterschiedlich aus; bei der Vielgestaltigkeit der Verkehrstechnik und der Verkehrsbetriebe können sie jedoch niemals gleichartig sein. Hierzu gehören bis zu einer europäischen Lösung auch Maßnahmen, die dazu bestimmt sind, Wettbewerbsunterschiede im Verhältnis inländischer und grenzüberschreitender Transportvorgänge zueinander auszugleichen, z. B. wenn grenzüberschreitende Transporte in ihrem Auslandsteil gegenüber Beförderungen, die in ihrem vollen Verlauf über Inlandsverkehrswege führen, steuerlich oder in anderer Weise begünstigt sind.

b) Andere exogene Einflüsse hingegen, die Folgen eines früheren Tuns oder Unterlassens des Staates, also Folgen von Entscheidungen der Legislative und Exekutive sind, die seinerzeit *mit anderer Zielsetzung* getroffen wurden, müssen so bald und so weit wie möglich beseitigt werden, *nachdem sich der Gesetzgeber im Sommer 1961 zu einer „schrittweisen Umgestaltung der geltenden Verkehrsordnung" entschlossen hat,* um „im Bereich des Verkehrs dem Wettbewerb verstärkt Raum zu geben" [7]). Derartige exogene Faktoren werden in diesem Bericht im engeren Sinne als *Wettbewerbsverzerrungen* bezeichnet. Um Wettbewerbsverzerrungen nach Art und Ausmaß ermitteln zu können, ist eine Analyse sehr komplexer, durch ein früheres Tun oder Unterlassen des Staates beeinflußter Tatbestände bei allen drei miteinander konkurrierenden Verkehrsträgern erforderlich [8]).

[6]) vgl. Anlage 1 b

[7]) vgl. Schriftlichen Bericht des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen a. a. O., S. 2

[8]) Der Bundesminister für Verkehr hat bereits früher wiederholt auf dieses Problem hingewiesen, vgl. insbesondere seine Berichte über die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 bis 1957 (S. 42 ff.) und 1949 bis 1961 (S. 52 ff.), Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr Band 15 und Band 22.

Zu 1. und 2.

Sofern Wettbewerbsunterschiede im binnenländischen Verkehrsbereich zu einem unbilligen Wettbewerb ausgenutzt werden, müssen auch sie — wie in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt bleiben soll — in der Tarifpolitik, insbesondere bei der Entscheidung über Tarifanträge der drei Verkehrsträger im Rahmen des Gesetzgebungswerks vom 1. August 1961 [9]) berücksichtigt werden.

(5) Als Kernstück der verkehrspolitischen Gesetzgebung können die vier Ordnungsgesetze bezeichnet werden: das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG), das Bundesbahngesetz (BbG), das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BSchVG) und das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), die alle durch das Gesetzgebungswerk vom 1. August 1961 geändert worden sind. Sie regeln auch das Verhältnis der drei sehr unterschiedlich strukturierten Verkehrsträger untereinander und zur übrigen Wirtschaft. Auch diese Ordnungsgesetze können in ihren Grundlinien im Rahmen dieses Berichtes keinesfalls als Ursache von Wettbewerbsverzerrungen angesehen werden. Da sie aber nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Wettbewerbsrelationen im binnenländischen Verkehr haben, sollen einige kurze Hinweise gegeben werden:

a) Die Deutsche Bundesbahn (DB) ist nach Artikel 87 Abs. 1 des Grundgesetzes ein Teil der Bundesverwaltung. Gemäß § 1 des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (BGBl. I S. 955) in der Fassung vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161) verwaltet die Bundesrepublik Deutschland das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung. Die Erfüllung der Aufgaben der Deutschen Bundesbahn ist öffentlicher Dienst (§ 6 Abs. 3 BbG). Das Bundesbahngesetz enthält u. a. die wichtigsten Bestimmungen für die innere Organisation und — in Ergänzung des Rechts des öffentlichen Dienstes, insbesondere des Beamtenrechts — auch für die Bediensteten des Unternehmens. Im Bundesbahngesetz sind ferner die wesentlichen Aufsichtsbefugnisse enthalten, die dem Bundesminister für Verkehr als dem zuständigen Ressortminister gegenüber der Deutschen Bundesbahn zustehen.

Die Regeltarife der Deutschen Bundesbahn werden im Güterverkehr von der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen, die Ausnahmetarife von der Deutschen Bundesbahn selbst gebildet. Sie bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Ein Tarifantrag der Deutschen

[9]) vgl. § 8 Abs. 2 und 3 AEG, § 7 Abs. 2 und 3 GüKG und § 33 Abs. 2 und 3 BSchVG; der Bundesminister für Verkehr kann Richtlinien über die Genehmigung von Verkehrstarifen bekanntmachen.

Bundesbahn gilt als genehmigt, wenn nicht innerhalb von drei Wochen eine Äußerung des Bundesministers für Verkehr ergeht oder nicht innerhalb von zwei Monaten entschieden wird (§ 16 Abs. 2 BbG).

Der Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn (§ 30 BbG) ist nicht Teil des allgemeinen Bundeshaushalts, unterliegt jedoch der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen (§ 30 Abs. 3 BbG). Bestimmungen über die Verwendung eines Gewinns und über die Deckung oder über den Vortrag eines Fehlbetrages auf neue Rechnung enthält § 33 BbG.

Nach § 28 BbG in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 1. August 1961 ist die Deutsche Bundesbahn „unter der Verantwortung ihrer Organe wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen einschließlich der erforderlichen Rückstellungen decken; eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals ist anzustreben. In diesem Rahmen hat sie ihre gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen. Die Deutsche Bundesbahn beschafft sich die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben selbst. Ist sie hierzu nicht in der Lage, soll der Bund das Eigenkapital verstärken oder ihr Darlehen aus Haushaltsmitteln gewähren."

b) Die Sondervorschriften für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind im Allgemeinen Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) in der Fassung vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161) und in einschlägigen Landesgesetzen enthalten. Die NE sind teils Regiebetriebe von Gemeinden und Gemeindeverbänden (Landkreisen) ohne eigene Rechtspersönlichkeit, z. T. sind sie rechtlich als private Handelsgesellschaften (Aktiengesellschaften, GmbH) organisiert. Auch in diesem Falle liegen die Aktien oder sonstigen Anteile überwiegend in kommunaler Hand.

c) Der gewerbliche Güterkraftverkehr wird durch das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) vom 17. Oktober 1952 (BGBl. I S. 697), zuletzt geändert durch das Vierte Änderungsgesetz vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1157) geregelt.

Die wichtigsten Vorschriften des GüKG in der Sicht dieses Berichts liegen in der Regelung der Zulassung zum Markt, also der Kontingentierung und Konzessionierung des allgemeinen Güterfernverkehrs, des Bezirksgüterfernverkehrs und des Möbelfernverkehrs, ferner in der Erlaubnispflicht des allgemeinen Güternahverkehrs und der besonderen Genehmigung für den Güterliniennahverkehr (§§ 8, 9, 80 und 90 ff. GüKG).

Die Tarife werden von Tarifkommissionen (§ 21 GüKG) beschlossen. Die Beschlüsse bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft entscheidet. Die genehmigten Tarife erläßt der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates (§ 20 a GüKG).

d) Für die Binnenschiffahrt gilt das Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (BSchVG) vom 1. Oktober 1953 (BGBl. I S. 1453) in der Fassung vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1163).

Die Entgelte für Verkehrsleistungen werden durch Frachtenausschüsse beschlossen (§ 21 BSchVG). Die Beschlüsse bedürfen der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, der im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft entscheidet (§ 28 Abs. 1 BSchVG). Der Bundesminister für Verkehr erläßt die genehmigten Beschlüsse durch Rechtsverordnung (§ 29 Abs. 1 BSchVG) ohne Zustimmung des Bundesrates.

Eine Sonderstellung in der Binnenschiffahrt nehmen die Partikuliere ein. Sie sind im Rheinstromgebiet, auf der Oberelbe und der Unterelbe in Schifferbetriebsverbänden, d. s. Körperschaften des öffentlichen Rechts mit Zwangsmitgliedschaft, zusammengeschlossen. Im westdeutschen Kanalgebiet gibt es in der Hauptsache Hauspartikuliere, die durch langfristige Beschäftigungsverträge an Reedereien gebunden sind. Eine geringe Anzahl von Partikulieren hat sich in reedereimäßig arbeitenden Genossenschaften zusammengefunden.

Soweit die Partikuliere Schifferbetriebsverbänden angehören, erhalten sie ihre Beschäftigung dadurch, daß ihre Verbände Mitbeschäftigungsverträge mit Reedereien oder mit Zusammenschlüssen von Reedern abschließen. Den Schifferbetriebsverbänden ist eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit — insbesondere als Reeder, Befrachter oder Spediteur — gesetzlich untersagt.

Soweit Notstände in der Binnenschiffahrt eingetreten sind oder sich anbahnen und nicht durch freiwillige Vereinbarungen zwischen Reedern oder Partikulieren oder auf andere Weise behoben werden können, ist der Bundesminister für Verkehr ermächtigt, im Sinne der §§ 3 und 4 BSchVG die Verteilung von Fracht- und Schleppgut durch Rechtsverordnung zu regeln. Von dieser Ermächtigung wird der Bundesminister für Verkehr aber praktisch nicht mehr Gebrauch machen können, weil die am 1. August 1961 in Kraft getretenen Novellen zur Verkehrsgesetzgebung die Koordinierung zwischen den Verkehrsträgern aufgehoben und durch einen Preiswettbewerb ersetzt haben.

Alle diese gesetzlichen Bestimmungen entsprechen der Vielfalt der Verkehrsbetriebe und Verkehrsvorgänge, die sich im Laufe vieler Jahrzehnte entwickelt hat. Mit dem Ziel, den Verkehr stärker an die Marktwirtschaft heranzuführen, hat die Gesetzgebung vom 1. August 1961 schon einige gravierende, als vermeidbar erkannte Unterschiede im Bereich des Güterverkehrs beseitigt, so namentlich durch die Gewährung des Tarifantragsrechts im Güterkraftverkehr und durch schärfere Eingrenzung der gemeinwirtschaftlichen Funktionen der Deutschen Bundesbahn. Bei allen weiteren Erwägungen wird davon auszugehen sein, daß Verkehrsordnungsgesetze notwendig und vertretbar sind, daß die für Staat, Wirtschaft und Gesellschaft wichtige ordnungspolitische Aufgabe im binnenländischen Verkehrsbereich aber keinesfalls mit schematisch gleichartigen Mitteln zu lösen ist.

Diese Feststellung reicht jedoch für die Klärung einiger Wettbewerbsrelationen im binnenländischen Verkehr nicht aus. Es ist notwendig, auf bestimmte Wirkungen der erwähnten ordnungspolitischen Gesetzgebung hinzuweisen, soweit sie die *Ausgangslage* der verschiedenen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb beeinflussen.

(6) Das Abwägen und Beurteilen dieser staatlichen Einflüsse auf die Ausgangslage der Deutschen Bundesbahn und der privatwirtschaftlich geführten Verkehrsunternehmen im gewerblichen Güterverkehr auf der Straße und in der Binnenschiffahrt ist allerdings schwierig. Am zahlreichsten sind die Einflüsse bei der Deutschen Bundesbahn, die in weit höherem Grade als die anderen Unternehmen der Verkehrswirtschaft vom Staate durch Gesetz geformt und weit weniger durch marktwirtschaftliche Impulse entstanden und entwickelt worden ist. Eine derartige gesetzliche Regelung dient vor allem dem Zweck, die DB — ebenso wie ihre Rechtsvorgängerinnen im Reich und früher in den deutschen Einzelstaaten — zu einem wirksamen Instrument insbesondere der Wirtschafts- und Raumpolitik zu gestalten. Die DB hat deshalb als Staatsunternehmen besondere Pflichten und Aufgaben, deren Erfüllung auch heute noch unentbehrlich ist. Dieser der DB gesteckte rechtliche Rahmen kann natürlich auf ihre Wettbewerbslage und ihr Marktverhalten nicht ohne Einfluß bleiben [10]). Infolge der gesetzlichen Vorschriften ist sie im starken Maße gebunden und nicht in der Lage, ihre Vorteile als Großunternehmen voll im Wettbewerb einzusetzen. Bei der Beurteilung der Wettbewerbssituation in marktwirtschaftlicher Sicht ist jedoch nicht zu verkennen, daß die ökonomische Stellung der DB als Teil der Bundesverwaltung gesicherter ist, als die der einzelnen Privatunternehmen. Die DB kann nicht in Konkurs gehen, ihre Verluste sind bisher aus Mitteln des Bundeshaushalts abgedeckt worden.

Die Deutsche Bundesbahn als ein Unternehmen, das sowohl Güter- als auch Personenverkehr betreibt, muß durch den Zwang zu einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung andererseits auch Nachteile in Kauf nehmen.

In dem auf gesetzlicher Grundlage straff organisierten Großunternehmen DB ist leichter eine einheitliche Willensbildung möglich als bei der großen Zahl der privatwirtschaftlichen Unternehmen im gewerblichen Straßengüterverkehr und innerhalb der Binnenschiffahrt. Dennoch vermag sich die DB nach außen hin den Marktvorgängen — insbesondere individuellen Kundenwünschen — oft weniger vollständig anzupassen als Privatunternehmen mit engerem Kundenkontakt, die sich auf die Übernahme vorteilhafter Transporte beschränken können.

Wie andere Unternehmen mit einem differenzierten Leistungsangebot hat die Bundesbahn die Möglichkeit eines internen Kostenausgleichs und einer internen Kostendifferenzierung, die sich bei ihr infolge ihrer Größe quantitativ erheblich auswirkt. Dabei ist die Deutsche Bundesbahn jedoch darauf angewiesen, aus den Überschußverkehren die Verluste anderer Verkehrsarten so weit wie möglich auszugleichen. Durch diesen Zwang zum betriebsinternen Ausgleich wird sie daher in der Ausnutzung ihrer Marktstellung im Güterverkehr behindert.

Die Binnenschiffahrt hat auf Grund § 32 BSchVG Frachtenausgleichskassen errichtet, mit deren Hilfe in einem gewissen Umfang — zur Zeit handelt es sich um ein Frachtenaufkommen von nur 1,4 Millionen t — zwischen verschiedenen rechtlich selbständigen Unternehmen ein Ausgleich erzielt wird. Schließlich betätigen sich Unternehmen der Binnenschiffahrt und des Straßengüterverkehrs auch außerhalb des Verkehrssektors oder sind mit anderen Wirtschaftszweigen verbunden, so daß auch insoweit gewisse Möglichkeiten eines Ausgleichs bestehen.

Die Eisenbahnen kennen grundsätzlich keinen inneren Wettbewerb (weder Leistungs- noch Preiswettbewerb) auf ihren eigenen Wegen. Bei ihnen ist nur in Randbezirken und bei der Durchfuhr ein Wettbewerb mit anderen Unternehmen des Schienenverkehrs vorhanden. Die beiden anderen binnenländischen Verkehrsträger haben dagegen mit einem starken inneren Wettbewerb auf ihren Verkehrswegen zu rechnen. Die Binnenschiffahrt ist auf den internationalen Wasserstraßen seit jeher in starkem Maße [11]) und der Straßengüterverkehr jetzt in steigendem Umfang der Konkurrenz ausländischer Unternehmer ausgesetzt.

Andererseits ist zu berücksichtigen, daß durch einheitliche Preisbildung in Frachtenausschüssen und Tarifkommissionen alle drei binnenländischen Verkehrsträger auf dem Binnen-

---

[10]) vgl. dazu insbesondere die §§ 4 und 14 Abs. 1 und Abs. 4 Buchstaben a, c, d, e BbG

[11]) vgl. Anlage 4

markt im Preiswettbewerb oligopolistisch handeln; im Güterfernverkehr auf der Straße und in der Binnenschiffahrt besteht demnach im Binnenverkehr zur Zeit kein Preiswettbewerb zwischen den einzelnen Unternehmen desselben Verkehrsträgers. Bei der Einführung von Margentarifen würde sich das allerdings ändern.

Auch die im GüKG vorgeschriebene Begrenzung der Zulassung zum Markt wirkt in Richtung auf einen gewissen Ausgleich insoweit, als die Marktstellung des einzelnen konzessionierten Unternehmers gestärkt wird, weil er stets nur mit einer begrenzten Zahl von Wettbewerbern seines Gewerbes zu rechnen braucht. Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß die Begrenzung der Transportraumkapazität im Güterkraftverkehr ebenso wie die Eindämmung des Werkfernverkehrs durch die erhöhte Beförderungsteuer nach dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 vorzugsweise dem Schutze der Deutschen Bundesbahn dient [12]). Die Deutsche Bundesbahn kann, wie bereits ausgeführt, die ihr innewohnende Leistungkraft im kaufmännischen Sinne nicht voll einsetzen, weil sie auch weiterhin Instrument der Wirtschafts-, Raum- und Sozialpolitik bleiben muß.

[12]) vgl. Urteil des Bundesverfassungsgerichts zur Frage der Besteuerung des Werkfernverkehrs vom 22. Mai 1963 — 1 BvR 78/56

Die DB hat jedoch infolge ihrer Größe und ihrer Betätigung im gesamten Bundesgebiet einen größeren Anteil am binnenländischen Güterverkehr als die beiden anderen Verkehrsträger. Inwieweit sich für die DB aus der Gesetzgebung vom 1. August 1961 zur „Heranführung des Verkehrs an die soziale Marktwirtschaft" wettbewerbsmäßige Vorteile ergeben, ist angesichts ihrer andauernd defizitären Lage noch nicht zu übersehen. Ebensowenig kann heute beurteilt werden, inwieweit sich aus der Bildung des Gemeinsamen Marktes im Rahmen der EWG Rückwirkungen auf die Wettbewerbslage der DB ergeben. Gleichwohl kann nicht bestritten werden, daß die DB aus der Sicht der kleineren privaten Verkehrsunternehmen inbesondere der Binnenschiffahrt infolge ihrer Größe und ihrer organisatorischen Sonderstellung im Güterverkehr auf Teilmärkte einen gewichtigen Einfluß ausüben kann [13]).

Einen Überblick über den Anteil der drei Verkehrsträger am binnenländischen Güterverkehr (ohne Straßengüter*nah*verkehr, für den keine vergleichbaren Zahlen vorliegen), vermittelt die folgende Tabelle:

[13]) vgl. hierzu Kap. IV „Marktmacht" in: Otto Most, Gutachten zu den Begriffen der Verkehrsnovellen vom 1. August 1961; Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 25, Bad Godesberg 1963

1. Transportmengen deutscher Unternehmer im binnenländischen Güterverkehr
(in Millionen t)

	Deutsche Bundesbahn *)		Gewerblicher Güterfernverkehr **)		Binnenschiffahrt ***)		Zusammen	
	absolut	v. H.	absolut	v. H.	absolut	v. H.	absolut	v. H.
1954	228,3	*67,7*	38,4	*11,4*	70,3	*20,9*	337,0	*100*
1961 ****)	293,3	*62,1*	73,0	*15,5*	105,7	*22,4*	472,0	*100*
Zunahme								
absolut	65,0	*48,2*	34,6	*25,6*	35,4	*26,2*	135,0	*100*
in v. H.	28,5	—	90,1	—	50,4	—	40,1	—
außerdem ausländische Fahrzeuge innerhalb der Bundesrepublik								
1954	.	—	.	—	39,1	—	—	
1961	.	—	4,7	—	66,4	—	—	

2. Beförderungsleistung deutscher Unternehmer im binnenländischen Güterverkehr
(in Mrd. Tarif tkm)

	Deutsche Bundesbahn *)		Gewerblicher Güterfernverkehr **)		Binnenschiffahrt ***)		Zusammen	
	absolut	v. H.	absolut	v. H.	absolut	v. H.	absolut	v. H.
1954	43,0	*62,0*	10,6	*15,3*	15,7	*22,7*	69,3	*100*
1961 ****)	53,1	*55,1*	18,9	*19,6*	24,4	*25,3*	96,4	*100*
Zunahme								
absolut	10,1	*37,3*	8,3	*30,6*	8,7	*32,1*	27,1	*100*
in v. H.	23,5	—	78,3	—	55,4	—	39,1	—
außerdem ausländische Fahrzeuge innerhalb der Bundesrepublik								
1954	.	—	.	—	9,3	—	—	
1961	.	—	1,5	—	15,8	—	—	

*) ohne Dienstgutverkehr
**) auf deutschen Fahrzeugen, ohne Möbelverkehr, einschließlich Straßengüterfernverkehr der DB
***) auf deutschen Binnenschiffen
****) einschließlich Saarland

Diese Übersichten zeigen, daß die Deutsche Bundesbahn in der Zeitspanne von 1954 bis 1961 sowohl bei den Transportmengen als auch bei den Transportleistungen zwar absolut die stärksten Zunahmen zu verzeichnen hat, daß jedoch ihr relativer Anteil an den gesamten Transportmengen und an den gesamten Beförderungsleistungen im Rahmen des Strukturwandels auf den Verkehrsmärkten zurückgegangen ist.

(7) Aus dem vorstehend dargelegten Sachverhalt, vor allem aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Sondervermögen des Bundes — das nicht, wie das Vermögen privater Unternehmer, unter dem ökonomischen Zwang der Gewinnerzielung steht — ergibt sich eine marktwirtschaftliche Problematik, wie sie in gleicher Weise in keinem anderen Wirtschaftszweig zu finden ist. Wenn die Ergebnisse des Verkehrszensus [14]) und der Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr [15]) sowie der vergleichenden Wegekostenrechnung vorliegen und, von diesen Ergebnissen ausgehend, weitere vom Bundesminister für Verkehr bereits eingeleitete Untersuchungen durchgeführt worden sind, wird es Schritt um Schritt möglich, die marktwirtschaftliche Stellung der Verkehrsunternehmen und ihr Verhältnis zur Deutschen Bundesbahn genauer zu durchleuchten und zu beurteilen.

Diese marktwirtschaftliche Problematik darf in diesem Bericht der Bundesregierung keinesfalls unberücksichtigt bleiben. Sie bildet gleichsam die Basis, von der aus die einzelnen Elemente von wettbewerbsverzerrender Wirkung in ihrem Ausmaß und ihrem Gewicht beurteilt werden müssen. Aus diesem Grunde war es auch unerläßlich, sie in der Einleitung zu diesem Bericht kurz darzulegen.

(8) Unter allen diesen einleitend aufgezeigten Aspekten untersucht der vorliegende Bericht in den nachfolgenden Abschnitten, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang ein Tun oder Unterlassen des Staates im Sinne der Ausführungen unter (4) zu Wettbewerbsverzerrungen geführt hat, die beseitigt werden müssen.

(9) Die nachfolgenden Abschnitte dieses Berichts gehen von der geltenden Rechtslage aus — insbesondere den erwähnten Verkehrsordnungsgesetzen, dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 und sonstigen Steuergesetzen —, untersuchen die marktwirtschaftlichen Tatbestände und unterbreiten Vorschläge für die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen unter den dort aufgezeigten Voraussetzungen.

In vielen Fällen können die Vorschläge noch nicht abschließend sein und zu endgültigen Entscheidungen führen, nicht nur weil wichtige Unterlagen noch nicht verfügbar waren, sondern auch weil die Entwicklung zu sehr in Fluß ist. Das Bundesverfassungsgericht hat in den Gründen zum Urteil des 1. Senats vom 22. Mai 1963 — 1 BvR 78/56 — diese Problematik ebenfalls anerkannt und dem Gesetzgeber zugebilligt, daß er für seine Entschließungen längere Fristen in Anspruch nehmen darf, weil die technischen Gegebenheiten im modernen Verkehrswesen sich rasch ändern können und jede Regelung auch nur auf einem Teilgebiet den Blick auf das gesamte Gefüge der Verkehrswirtschaft und der Volkswirtschaft erfordert.

Vor allem sind zwei Entwicklungstendenzen zu beachten, welche die Zukunft des binnenländischen Verkehrs wesentlich bestimmen werden:

a) Die technische und ökonomische Entwicklung in der Produktion und besonders im Verkehr ist sehr lebhaft. Standorte, Verkehrsaufkommen und Verkehrsströme ändern sich. Erinnert sei beispielsweise an den Strukturwandel in der Energiewirtschaft, der u. a. zur Entwicklung neuer Rohrleitungstransporte geführt hat.

b) Ferner ist zu berücksichtigen, daß die durch exogene Einflüsse verursachten Wettbewerbsverzerrungen zum großen Teil nur in Sicht auf die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft endgültig beseitigt, gemildert oder in ihrer Wirkung neutralisiert werden können. Die inländische Verkehrspolitik kann nicht unabhängig von der gemeinsamen Verkehrspolitik der EWG-Länder fortentwickelt werden. Im November 1961 hat der Ministerrat der EWG eine „Entscheidung über die Einführung eines Verfahrens zur vorherigen Überprüfung und Beratung künftiger Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten auf dem Gebiete des Verkehrs" getroffen. Diese Konsultationen sollen sich auf alle Vorschriften beziehen, welche die Verwirklichung der gemeinsamen Verkehrspolitik wesentlich berühren. Dazu gehören auch grundsätzliche Probleme der Wettbewerbsbedingungen und ihrer Annäherung, insbesondere die Fragen der Besteuerung, der Wegekosten, des Zugangs zum Markt, der Beförderungsentgelte und -bedingungen und der Harmonisierung auf sozialem Gebiet. Im europäischen Rahmen sind diese Fragen deswegen besonders schwierig, weil sie sich nicht allein wie im Bundesgebiet auf das Verhältnis der Verkehrszweige zueinander beziehen, sondern auch auf die Harmonisierung der in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich geregelten Wettbewerbsbedingungen in den einzelnen Verkehrsbranchen; so sind beispielsweise die Wettbewerbsvoraussetzungen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr in allen Mitgliedstaaten der EWG soweit wie möglich anzugleichen.

[14]) vgl. Fußnote 3, S. 5

[15]) Gesetz über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959 vom 21. Dezember 1958 (BGBl. I S. 988)

Im Abschnitt VI wird auf den Stand der Harmonisierungsbestrebungen innerhalb der EWG näher eingegangen.

I.

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung

(1) Die besondere Rechtsstellung der Deutschen Bundesbahn legt ihr, wie bereits erwähnt, auch Verpflichtungen auf. Dazu gehört die Verpflichtung zum gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienst (§ 28 BbG), die andere Binnenverkehrsträger in dieser Art und in diesem Umfang nicht zu tragen haben. Aus übergeordneten Gründen kann auf sie nicht verzichtet werden. Als gemeinwirtschaftlich haben im Verkehr Verpflichtungen zu gelten, die aus volkswirtschaftlichen Gründen unter Zurückstellung betriebswirtschaftlicher Interessen erfüllt werden müssen.

(2) Als wesentlichste gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen [16]) bezeichnet die Deutsche Bundesbahn die Betriebspflicht (§ 14 Abs. 4 BbG), die Beförderungspflicht (§ 453 HGB, § 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung), den Tarifzwang mit Veröffentlichungspflicht (§ 6 EVO), die sonstigen Bindungen auf dem Tarifsektor und andere Obliegenheiten, welche allgemein aus der Stellung der Deutschen Bundesbahn als Staatsbetrieb resultieren.

a) Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung ihren Betrieb sicher zu führen, die Anlagen, die Fahrzeuge und das Zubehör in gutem, betriebssicherem Zustand zu erhalten und nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und weiter zu entwickeln (§ 4 BbG). Auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen können unrentable Strecken nicht ohne weiteres stillegen (vgl. hierzu das Gesetz über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934, RGBl. II S. 91). Für sie besteht nach dem zitierten Gesetz auch dann eine Betriebspflicht, wenn sie in der Konzession nicht ausdrücklich bestimmt sein sollte. Sogar bei der Auflassung von Bahnhöfen oder Abfertigungsstellen bedürfen sie der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Wenn die Deutsche Bundesbahn aus eigenwirtschaftlichem Interesse unrentable Strecken oder Verkehre stillegen will, bedarf sie dazu der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr (§ 14 Abs. 4 BbG). Würde die Genehmigung versagt, hätte die Deutsche Bundesbahn unter den Voraussetzungen des § 28 a BbG einen Ausgleichsanspruch. Die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn hat bereits 1960 festgestellt — und das gilt heute in gleicher Weise — daß „solchen Anträgen von der Aufsichtsbehörde keine Hindernisse in den Weg gelegt werden" [17]). Bei der Beurteilung der Frage, welche Strecken der Deutschen Bundesbahn als unrentabel anzusehen sind, wird die mangelnde Rentabilität nicht nur unter Berücksichtigung der speziellen Selbstkosten, sondern auch mit Einschluß des Zubringer- und Verteilerwertes dieser Strecken für das übrige Netz geprüft. Die Stillegung von Verkehrsdienststellen steht, abgesehen von dem Genehmigungsvorbehalt nach § 14 Abs. 4 Buchstabe d BbG, in eigener Verantwortlichkeit der Bundesbahn. Hier verfügt die Deutsche Bundesbahn über rechtliche Möglichkeiten, denen jedoch sehr starke faktische Bindungen durch Widerstände der Betroffenen gegenüberstehen. Sofern diese zu unzumutbaren Nachteilen für die Bundesbahn führen, müßte der Veranlasser in geeigneter Form für einen angemessenen Ausgleich sorgen. Im Zusammenhang mit den hier zu untersuchenden Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr kann der *Betriebspflicht* im Hinblick auf die Darlegungen in der Einleitung keine wettbewerbsverzerrende Wirkung beigemessen werden; sie muß bei der gegenwärtigen Rechtslage im Rahmen der Sonderstellung der DB als zumutbar gelten.

b) Die *Beförderungspflicht* schreibt der Bundesbahn Kontrahierungszwang vor, abgesehen von einigen wenigen gesetzlichen Ausnahmen, die insbesondere aus Sicherheitsgründen erlassen wurden.

Die Problematik der Beförderungspflicht bei der Deutschen Bundesbahn liegt heute weniger im Bereich des Massengutverkehrs als in demjenigen der Beförderung von Kleingut (Stückgut) und gefährlichen oder sperrigen Gütern. Der Stückgutverkehr wird auch nach den Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesbahn in den letzten Jahren im erheblichen Umfang als Streuverkehr abgewickelt, erfordert oft mehrfache Umladungen und ist bei den gegenwärtigen Tarifen für die Bundesbahn unrentabel. Heute schmälern diese Verluste die Überschüsse ertragsgünstiger Verkehrszweige und verringern deren Wettbewerbsfähigkeit. Ob und inwieweit die Verluste durch weitere Rationalisierungen und tarifarische Maßnahmen verringert werden können, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium, der auf Grund eines ihm erteilten Auftrages vom 23. März 1960 zu dem Gutachten der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn Stellung genommen hat — der erste grundsätzliche Teil dieser Stellungnahme ist in der Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats im Januar 1961 (Heft 9) veröffentlicht worden — hat sich u. a. auch eingehend mit den Fragen des Stückgutverkehrs beschäftigt; er hat vor kurzem eine gutachtliche Stellung-

[16]) vgl. dazu: Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. Januar 1960, Bundestagsdrucksache IV/840 S. 65 f.

[17]) Bundestagsdrucksache IV/840, a. a. O., S. 67 linke Spalte

nahme vorgelegt, deren Veröffentlichung in Aussicht genommen ist.

Ein in der Öffentlichkeit vielfach diskutiertes Sonderproblem stellt die unwirtschaftliche Kleinverteilung auf der Schiene im lokalen Bereich im Anschluß an Ferntransporte mit anderen Transportmitteln dar, ein Vorgang, der der technischen und wirtschaftlichen Eigenart der Bundesbahn zuwiderläuft. Aus volkswirtschaftlichen Erwägungen sollte nicht daran gedacht werden, derartige Nachteile dadurch zu beseitigen, daß die Beförderungspflicht der Deutschen Bundesbahn im Nahbereich aufgehoben wird. Insbesondere scheint der Vorschlag der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn, die Beförderungspflicht in einer 100-km-Zone für den Güterverkehr aufzuheben, viel zu einschneidend zu sein. Es bleibt jedoch zu prüfen, ob und inwieweit tarifliche Maßnahmen Abhilfe schaffen können.

Die Beförderungspflicht — insgesamt gesehen — verzerrt die Wettbewerbsbedingungen der Deutschen Bundesbahn im Güterverkehr nicht und ist unter den gegenwärtigen gesetzlichen Voraussetzungen zumutbar. Die Deutsche Bundesbahn könnte als Großunternehmen auch bei freier Kundenwahl kaum anders handeln, solange noch ungenutzter Transportraum zur Verfügung steht und die Zusatzkosten gedeckt werden.

c) Bei der *Tarifpflicht* und dem *Tarifzwang* handelt es sich zumindest im innerdeutschen Verkehr [1a]) um Tatbestände, die nicht nur für die Eisenbahnen, sondern auch für die anderen Binnenverkehrsträger fast ausnahmslos gegeben sind. Sie wirken sich jedoch bei den einzelnen Verkehrsträgern graduell unterschiedlich aus. Wettbewerbsverzerrungen ergeben sich aus der Tarifpflicht und dem Tarifzwang allein nicht.

(3) Gewisse gemeinwirtschaftliche Elemente sind auch im Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 6), in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 6), im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (§ 21 Abs. 2 und § 29 Abs. 2) sowie im Güterkraftverkehrsgesetz (§ 22 Abs. 1 und § 20 a Abs. 4) enthalten.

Nach § 6 Abs. 1 AEG sind allgemein die Tarife der öffentlichen Eisenbahnen den Bedürfnissen des allgemeinen Wohls, insbesondere der wirtschaftlich schwachen und verkehrsungünstig gelegenen Gebiete anzupassen.

Insbesondere enthalten die Vorschriften über die Bildung von Tarifen mit Mindest- und Höchstentgelten (Margentarifen) gewisse Einschränkungen gemeinwirtschaftlichen Charakters. Danach sind bei der Festsetzung von Mindest-Höchstentgelten unbillige Benachteiligungen landwirtschaftlicher und mittelständischer Wirtschaftskreise sowie wirtschaftlich schwacher und verkehrsungünstig gelegener Gebiete zu verhindern. Dies gilt gleichmäßig für die Eisenbahnen, die Binnenschiffahrt und den Güterkraftverkehr.

Der Bundesminister für Verkehr kann aus Gründen des allgemeinen Wohls Änderungen von Verkehrstarifen der Deutschen Bundesbahn verlangen, ebenso — im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft — bei der Binnenschiffahrt und im Güterkraftverkehr Frachten der Frachtenausschüsse und Tarife der Tarifkommissionen aufheben oder für diese beiden Verkehrsträger neue Tarife festsetzen.

Demnach ist festzuhalten, daß die Möglichkeiten zu gemeinwirtschaftlichen Auflagen bei der Tarifbildung für die Bundesbahn am weitesten gehen (vgl. § 6 AEG, der auch für die nichtbundeseigenen Bahnen gilt).

Die gemeinwirtschaftliche Aufgabe der DB kommt zum Teil auch in ihrem Tarifsystem und in der Höhe ihrer Beförderungsentgelte zum Ausdruck. Dabei ist zu bedenken, daß in den Fällen, in denen sich die anderen Verkehrsträger nach den Beförderungsentgelten der DB orientieren müssen, um wettbewerbsfähig zu sein, auch diese Verkehrsträger von gemeinwirtschaftlichen Tarifentscheidungen der DB — zwar nicht rechtlich, doch ökonomisch — beeinflußt und ggf. zu Erlöseinbußen gezwungen werden können.

Das Zusammentreffen gemeinwirtschaftlicher Aufgaben, die der DB auch durch die Verkehrsnovellen vom 1. August 1961 nicht abgenommen worden sind, kann zu zusätzlichen Lasten führen. Da der Gesetzgeber der DB die nach dem Inkrafttreten des Änderungsgesetzes vom 1. August 1961 entstehenden gemeinwirtschaftlichen Lasten erleichtern wollte, hat er im § 28 a BbG unter bestimmten Voraussetzungen eine Ausgleichspflicht des Bundes für Tarifauflagen und für Versagungen von Tarifanträgen begründet. Diese Bestimmung gilt sowohl für den Güter- als auch vor allem für den Personenverkehr der DB. Wenn der Bund der DB Ausgleichszahlungen gemäß § 28 a gewähren sollte, so wird dies nicht wettbewerbsverzerrend wirken können; nach § 16 Abs. 5 BbG dürfen Auflagen, die der Bundesbahn erteilt werden, nicht „einer wesentlichen Beeinträchtigung der Wettbewerber auf dem Verkehrsmarkt dienen". Ausgleichsleistungen nach § 28 a BbG sind bisher nicht gewährt worden.

(4) Im Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn, der in diesem Zusammenhang erwähnt werden muß, handelt es sich bei den gemeinwirtschaftlichen Aufgaben vor allem um die Pflicht der Deutschen Bundesbahn, den Berufs-, Schüler- und sonstigen Sozialverkehr (z. B. Reisen erholungsbedürftiger Kinder), bei niedrig gehaltenen Tarifen durchzuführen.

Der Berufsverkehr der Deutschen Bundesbahn auf der Schiene hat sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

[1a]) abweichend hiervon Bundestagsdrucksache IV/840, S. 67 ff.

Berufsverkehr der Deutschen Bundesbahn — Schienenverkehr ohne S-Bahn-Verkehr im Bundesgebiet einschließlich Saarland

12-Monats-Abschnitte vom 1. November bis 31. Oktober	Einnahmen			Personenkilometer		
	Millionen DM	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in v. H.	Index 1957/58 = 100	Millionen Pkm	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in v. H.	Index 1957/58 = 100
1957/58 *)	286,7		100	10 317,5		100
1958/59	295,7	+ *3,1*	103,1	9 786,0	— *5,2*	94,8
1959/60	280,9	— *5,0*	97,9	9 152,7	— *6,5*	88,7
1960/61 *)	305,6	+ *8,8*	106,5	7 992,4	— *12,7*	77,4
1961/62	268,0	— *12,3*	93,5	7 012,9	— *12,3*	67,9

*) Am 1. Februar 1958 wurden die Zeitkarten im Berufsverkehr um 50 v. H., am 1. November 1960 um 25 v. H. angehoben.

Daraus ergibt sich, daß der Berufsverkehr auf der Schiene seit 1957/58 ständig — und zwar strukturell bedingt — abnimmt. Allerdings darf nicht unbeachtet bleiben, daß ein Teil des von der Schiene abgewanderten Verkehrs von DB-Omnibussen übernommen wurde. Die Einnahmen aus dem Berufs- und Schülerverkehr mit Bahnbussen sind von 38,9 Millionen DM im Jahre 1957/58 auf 81,8 Millionen DM im Jahre 1961/62 gestiegen. Nach neueren Angaben aus dem Jahr 1962 wurden rd. 85 v. H. der Einnahmen aus Zeitkarten vom Berufsverkehr aufgebracht.

Die Tariferhöhungen vom Februar 1958 und November 1960 führten zwar im Schienenverkehr vorübergehend zu einer Einnahmensteigerung; gleichzeitig verringerte sich aber die Zahl der geleisteten Personenkilometer. In dieser Tatsache kommt der bedeutende Strukturwandel im Zeitkartenverkehr zum Ausdruck.

Betrachtet man den Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn insgesamt, so wirft nur der Fernreiseverkehr Gewinne ab [19]). Sie decken jedoch nur einen Teil des Gesamtverlustes im Personenverkehr [20]), so daß die verbleibenden Verluste aus dem Personenverkehr die Wirtschaftsrechnung der Deutschen Bundesbahn erheblich belasten.

Die DB wird demnach auch im Zeitkartenverkehr alle Rationalisierungsmöglichkeiten ausschöpfen müssen. Aus Mitteln des Bundeshaushalts wird ihr eine Rationalisierungshilfe gewährt (1961 150 Millionen DM, 1962 170 Millionen DM). Über den Erfolg dieser Bemühungen wird zu gegebener Zeit berichtet werden.

[19]) zur Methode der Aufteilung der Selbstkosten der DB vgl. Anlage 3

[20]) vgl. Bundestagsdrucksache IV/840, S. 118 f.

II.

Fremdverbindlichkeiten und deren Verzinsung

(1) Den Verkehrsunternehmen stehen unterschiedliche Möglichkeiten offen, Kredite in Anspruch zu nehmen. Die Bundesbahn kann sich aller gängigen Kreditformen bedienen, insbesondere langfristiger Anleihen sowie mittel- und kurzfristiger Wechsel- und Kassenkredite; sie hat auch in weit höherem Maße Zutritt zu den öffentlichen Kredithilfen als andere Verkehrsunternehmen. Den Unternehmen der Binnenschiffahrt und des Güterkraftverkehrs auf der Straße stehen Kreditmöglichkeiten in der Regel nicht in gleichem Maße zur Verfügung, zumeist haben die kleinen und mittleren Unternehmen keinen Zugang zum Kapitalmarkt und sind im wesentlichen auf Bankkredite angewiesen. Wegen der nicht auszuräumenden Schwierigkeiten, die einer Ermittlung der Effektivverzinsung der Fremdverbindlichkeiten bei den drei Verkehrsträgern entgegenstehen, erstreckt sich die folgende Darstellung nur auf die Nominalzinsen. Nicht berücksichtigt sind also die unterschiedlichen übrigen Konditionen (z. B. Ausgabekurs bzw. Laufzeit, Stückkosten, Freijahre usw.), unter denen Kredite gewährt wurden.

a) Den Unternehmen der *Binnenschiffahrt* (Reedereien und Partikulieren) stehen zur Kreditaufnahme unter anderem fünf Spezialkreditinstitute (Schiffshypothekenbanken) zur Verfügung.

Eine Rückfrage bei der Deutschen Schiffskreditbank Aktiengesellschaft in Duisburg hat ergeben, daß die kleineren Reedereien und Partikuliere mit rd. 46 v. H. an dem Hypothekenstock dieser Bank beteiligt sind. Nach Angabe der Deutschen Schiffskreditbank AG waren die Konditionen der an mittelständische Unternehmen gegebenen Kredite

grundsätzlich die gleichen wie für große Binnenschiffahrtsunternehmen. Geringe Unterschiede beruhen lediglich auf summarischen und daher einfacheren Verfahren bei großen Firmen. Für den Bereich der Binnenschiffahrt sind die Konditionen der Deutschen Schiffskreditbank AG als repräsentativ anzusehen, jedenfalls soweit es sich um die Kredite von Schiffshypothekenbanken handelt. Die Konditionen dieser Kreditinstitute decken sich im wesentlichen.

Der Zinssatz für diese Kredite schwankte in Anbetracht der wechselnden Lage am Kapitalmarkt im Jahre 1960 zwischen 6½ % und 7½ %, im Jahre 1961 zwischen 6¼ % und 7¾ % und pendelte sich im Jahre 1962 nahezu gleichbleibend auf 6½ % ein.

Neben diesen Krediten aus eigenen Mitteln konnten die Schiffshypothekenbanken der Schiffahrt in den genannten Jahren auch öffentliche Mittel, insbesondere solche der Kreditanstalt für Wiederaufbau in Frankfurt, zu Zinssätzen von 4 % bis 5½ % p. a. zur Verfügung stellen. Der Anteil der Auszahlungen aus diesen öffentlichen Mitteln war in diesen Jahren verhältnismäßig unbedeutend. Die staatlichen Maßnahmen, die einen Verkauf von zinsertragssteuerbegünstigten Schiffspfandbriefen ermöglichten, waren bereits mehrere Jahre vorher ausgelaufen [21]).

b) Die *Kraftverkehrs*unternehmen haben im allgemeinen nur die Möglichkeit, über den örtlichen Geldmarkt Kredite in Form von Teilzahlungsdarlehen, Personal- oder Wechselkrediten zu bekommen. Die Kosten sind im Vergleich zu denen langfristiger Kredite relativ hoch. Zugang zum Kapitalmarkt haben diese Unternehmen nicht. Bürgschaften und Zinsgarantien der öffentlichen Hand werden ihnen, soweit bekannt, nicht gewährt.

c) Die von der *Bundesbahn* bei Kreditinstituten, bei Kapitalsammelstellen und am Wertpapiermarkt eingegangenen Fremdverbindlichkeiten beruhen durchweg auf marktmäßigen Zinskonditionen, wie sie auch anderen großen Kreditnehmern offenstehen; die Deutsche Bundesbahn hat für alle von ihr aufgenommenen Anleihen im gewogenen Durchschnitt im Jahre 1961 Zinsen in Höhe von 5,75 % gezahlt.

Unterschiede zwischen der Bundesbahn und den übrigen Verkehrsunternehmen beruhen auf der Unternehmensgröße, ferner auf der Tatsache, daß die Kreditwürdigkeit der Deutschen Bundesbahn durch ihre Eigenschaft als Staatsunternehmen und insbesondere dadurch verbessert wird, daß ihre Verluste aus Mitteln des Bundeshaushalts abgedeckt werden. Sie ist allerdings als Staatsunternehmen unter Umständen auch Objekt der staatlichen Kapitalmarktpolitik, z. B. wurde es der DB bisher aus währungspolitischen Gründen verwehrt, günstige Kreditmöglichkeiten im Ausland wahrzunehmen.

Für die durch die öffentliche Hand bereitgestellten Kreditmittel (vgl. die Gesamtübersicht der Verschuldung der Deutschen Bundesbahn, Anlage 2) wurden der Deutschen Bundesbahn in aller Regel Sonderkonditionen zugestanden. Das gilt vor allem für die Kredite des Bundes, die durchweg nur mit 4 v. H. oder zum jeweiligen Diskontsatz zu verzinsen sind, wobei zu beachten ist, daß die Effektivverzinsung dieser Kredite wegen der zumeist 2 bis 4 zinsfreien Jahre zum Teil erheblich niedriger ist als der vereinbarte Nominalzins. In extremen Fällen können hier Zinsersparnisse bis zu einem Viertel oder gar einem Drittel gegenüber einer sofort einsetzenden Verzinsung eintreten. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß bei der Masse der zweckgebundenen Einzelkredite, die von den Ländern und Gemeinden der Bundesbahn gewährt wurden, die Sonderkonditionen in der Regel an besondere Auflagen gebunden waren. In einer großen Anzahl von Fällen hat sich die Deutsche Bundesbahn verpflichtet, besondere Arbeiten z. B. auf dem Gebiet der Bahnhofsneubauten, der Elektrifizierung bestimmter Strecken u. ä. anders, schneller und aufwendiger auszuführen, als es ihren Betriebsbedürfnissen und ihrer darauf beruhenden Planung entsprach. Diese Sonderleistungen sind durch Sonderkonditionen „erkauft" worden. Auch für den Bau der Wege der anderen Verkehrsträger sind den Baulastträgern bei entsprechenden Auflagen ähnliche Sonderkonditionen gewährt worden (z. B. bei Brücken- und Schleusenbauwerken).

Ferner ist zu berücksichtigen, daß der Kreditbedarf der Deutschen Bundesbahn wegen der erheblichen Fahrweginvestitionen besonders hoch liegt.

In diesem Zusammenhang muß auch erwähnt werden, daß der Bund zur Aufstockung des Eigenkapitals und zur Verbesserung der Kapitalstruktur der Bundesbahn bei seinen Forderungen an die Bundesbahn in beträchtlichem Umfang teils auf eine Verzinsung und Tilgung verzichtet hat, teils die

---

[21]) Das der Binnenschiffahrt auf Grund des § 7 d Abs. 2 EStG vom 19. April 1950 (BGBl. I S. 95) in Form von zinslosen Darlehen und Zuschüssen in den Jahren 1950 bis 1954 zugeflossene private Kapital in Höhe von 105,4 Millionen DM ist in dem oben genannten Zinssatz nicht berücksichtigt. Diese sogenannten 7 d-Darlehen valutieren z. Z. nur noch zum Teil. Soweit solche Darlehen sich auf den Durchschnitt der Zinsbelastung ermäßigend auswirken, wird dieser Umstand dadurch ausgeglichen, daß insbesondere von kleineren Binnenschiffahrtsunternehmen z. B. zur Restfinanzierung von Motoren teuere Kredite in Anspruch genommen werden müssen. Deshalb ist es berechtigt, von einem Durchschnittszinssatz von 6½ % auszugehen.

Forderungen erlassen hat oder noch erlassen will [22]).

Die *Beurteilung* dieses Sachverhalts, zu der auch die Deutsche Bundesbank gehört worden ist, hatte unter den Gesichtspunkten dieses Berichts folgendes Ergebnis:

Die von der Bundesbahn bei Kreditinstituten, bei Kapitalsammelstellen oder am Wertpapiermarkt in Anspruch genommenen Fremdverbindlichkeiten sind durchweg zu marktmäßigen Zinskonditionen aufgenommen worden.

Bei den Krediten, die der Deutschen Bundesbahn von der öffentlichen Hand gewährt wurden, sind neben den Sonderkonditionen, die von Ländern und Gemeinden auf Grund besonderer Auflagen und Verpflichtungen eingeräumt wurden, weitere Vergünstigungen — insbesondere vom Bund — gewährt worden, um die DB in die Lage zu versetzen, ihre volkswirtschaftlichen Aufgaben zu erfüllen.

Diese Möglichkeiten hat die Deutsche Bundesbahn nur als Staatsunternehmen. Konditionsbegünstigungen können wettbewerbsverzerrende Wirkung haben.

(2) Die Kapitalkosten werden ebenso wie durch die Konditionen auch durch die Höhe des eingesetzten Kapitals bestimmt. Zahlenunterlagen über den Kapitaleinsatz der drei Verkehrszweige liegen zur Zeit zwar nur für die Wege vor; ihre Kenntnis ist aber in Anbetracht des großen Investitionsbedarfs für die Wege wesentlich.

In den 11 Jahren von 1950 bis 1960 haben für die Unterhaltung, die Erneuerung und den Ausbau ihrer Wege die DB 12,438 Mrd. DM, die Wasserstraßenverwaltung für die Binnenwasserstraßen (ohne Häfen, einschließlich Ausgaben für den Betrieb) 1,821 Mrd. DM und die Straßenbauverwaltungen (Bund, Länder, Gemeinden) 26,191 Mrd. DM aufgewandt. Diese Beträge, die erst nach Abschluß der methodischen Überlegungen zur Wegekostenrechnung (Abschnitt V) exakt vergleichbar gegenübergestellt werden können, enthalten bei der DB Aufwendungen für den Personen- und Güterverkehr, bei den Straßenbauverwaltungen für den Personen- und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen und außerdem auch für andere Straßenbenutzer (z. B. Fußgänger), ferner bei den Binnenwasserstraßen für die Schiffahrt, die Wasserwirtschaft, die Energiewirtschaft, die Industrieversorgung usw. Die Deckung dieses Finanzbedarfs erfolgt bei den drei Wegearten nur in Ausnahmefällen über den Kapitalmarkt. Im wesentlichen stehen der DB für die Deckung ihres Finanzbedarfs Verkehrseinnahmen, dem Straßenbau Einnahmen aus der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer sowie aus Anliegerbeiträgen und den Binnenwasserstraßen, soweit sie abgabepflichtig sind, die von den Benutzern gezahlten Gebühren zur Verfügung. Verbliebene Finanzierungslücken sind grundsätzlich von der öffentlichen Hand geschlossen worden.

(3) In welchem Ausmaß Vergünstigungen oder Benachteiligungen der drei Verkehrszweige bestehen, läßt sich zur Zeit noch nicht quantifizieren. Dazu und zur Beurteilung der Frage, ob dabei Wettbewerbsverzerrungen eintreten, bedarf es weiterer sehr sorgfältiger vergleichender Untersuchungen, die in Ermangelung ausreichenden Materials noch nicht durchgeführt werden konnten.

Wenn und soweit auch künftig Finanzhilfen an die Verkehrsträger aus übergeordneten volkswirtschaftlichen Gründen unentbehrlich sind, werden deren Auswirkungen auf den Wettbewerb bei tarifpolitischen und anderen verkehrspolitischen Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen sein.

III.

Kriegs- und Kriegsfolgelasten

(1) Durch den Krieg und seine Auswirkungen wurden alle drei binnenländischen Verkehrsträger betroffen. Daraus haben sich Lasten sächlicher und personeller Art ergeben.

(2) Unter den *sächlichen Kriegsfolgelasten* sind die durch die Kriegsschäden am Fahrweg und Fahrzeugpark hervorgerufenen direkten und indirekten Belastungen zu verstehen.

a) Die Deutsche Bundesbahn war für den Wiederaufbau ihrer ortsfesten Anlagen, insbesondere des Schienennetzes und ihres Fahrzeugparks, selbst verantwortlich. Sie wurde dabei vom Bund finanziell unterstützt.

Von 1948 bis 1961 hat sie für Wiederaufbauinvestitionen rd. 2,5 Mrd. DM aufgewandt. Die Belastungen durch die bereits beseitigten Kriegsschäden sind — von gewissen auch in Zukunft noch aufzubringenden Zins- und Tilgungsleistungen für Wiederaufbaukredite abgesehen — infolge des Verlustausgleichs durch den Bund als abgegolten

[22]) Nach dem Beschluß der Bundesregierung vom 15. Juni 1960 ist auf eine Verzinsung und Tilgung der bis 1960 einschließlich aufgelaufenen Forderungen des Bundes in Höhe von über 4 Milliarden DM verzichtet worden mit dem Ziel, sie endgültig in Eigenkapital umzuwandeln. Auch für die Zukunft gilt dies für die nach Abschnitt V Artikel 2 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 vom 6. April 1955 zur Finanzierung von Verkehrsanlagen und rollendem Material der DB bestimmten Mittel (jährlich rd. 145 Millionen DM). Der Bund hat außerdem den Zins- und Tilgungsdienst und die Emmissionskosten für die zur Durchführung des Investitionsprogramms zur Rationalisierung und Modernisierung im Jahre 1962 gegebene 500-Millionen-DM-Anleihe mit dem Ziel einer weiteren Kapitalerhöhung übernommen; für die in den Jahren 1963 und 1964 vorgesehenen Anleihen in jeweils gleicher Höhe tritt der Bund in gleicher Weise ein.

anzusehen. In diesem Zusammenhang ist auf den Verzicht der Forderungen des Bundes nach dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung hinzuweisen. Hiernach sind mit Wirkung vom 31. Dezember 1960 Forderungen des Bundes gegen die Bundesbahn in Höhe von 1625 Millionen DM zur Verlustabdeckung 1957 bis 1960 und in Höhe von 2365 Millionen DM zum Zwecke der Verbesserung der Kapitalstruktur erlassen worden.

Da die Bundesregierung aus Mitteln des Bundeshaushalts zur Verbesserung der Kapitalstruktur der Deutschen Bundesbahn beigetragen hat, können auch die noch nicht beseitigten Kriegsschäden, welche die Deutsche Bundesbahn auf etwa 500 Millionen DM beziffert, als abgegolten angesehen werden.

Auf Grund des § 11 des Währungsumstellungsgesetzes sind der Bank deutscher Länder als Notenbank zur Deckung für die ausgegebenen Banknoten Ausgleichsforderungen gegen die öffentliche Hand in Höhe von rd. 5,5 Mrd. DM (Stand: Ende 1951) zugeteilt worden. Diese Ausgleichsforderungen sind von der öffentlichen Hand mit 3 v. H. zu verzinsen. In § 10 Abs. 4 der 2. Durchführungsverordnung zum Umstellungsgesetz sind die gesetzgebenden Körperschaften ermächtigt worden, Bahn und Post zur Übernahme eines angemessenen Anteils an dieser Ausgleichslast zu verpflichten. Auf Grund dieser Ermächtigung mußten Bahn und Post ein Drittel der Gesamtlast übernehmen, und zwar im Verhältnis 3 (Bahn) : 2 (Post). Die jährliche Verpflichtung zur Übernahme dieses Anteils an der Zinslast wird jeweils durch die Haushaltsgesetze des Bundes festgestellt.

Die Bundesregierung hat anerkannt, daß es sich um eine Last handelt, die der damaligen Deutschen Reichsbahn sowie der damaligen Deutschen Reichspost als Trägerinnen öffentlicher Vermögen auferlegt wurde, und daß diese nicht im Zusammenhang mit der Tätigkeit der Deutschen Bundesbahn als Verkehrsunternehmen steht. Andere Verkehrsunternehmen unterliegen gleichen oder ähnlichen Verpflichtungen nicht.

Die jährliche Belastung der Deutschen Bundesbahn beträgt rd. 33 Millionen DM. Entsprechend dem Kabinettbeschluß vom 30. Januar 1957 wird die Bundesbahn jeweils im Rahmen des Haushaltsgesetzes entlastet.

b) Die Fahrzeuge des gewerblichen Güterkraftverkehrs wurden während des Krieges vom Staat überwiegend beschlagnahmt und für Kriegszwecke eingesetzt. Eine Rückgabe fand nach Kriegsende nicht statt. Soweit finanzielle Entschädigungen bezahlt wurden, traten gleichwohl Substanzverluste ein, da eine Umwandlung des Geldes in Gebrauchsgüter mit hoher Lebensdauer (z. B. Gebäude, Fahrzeuge) nicht möglich war. Überdies wurde ein großer Teil der den Unternehmern verbliebenen Fahrzeuge durch Kriegseinwirkungen zerstört. Auch die festen Anlagen der Unternehmen wie Verwaltungsgebäude, Lagerhallen, Garagen usw. gingen in erheblichen Umfang durch Kriegseinwirkungen verloren. Die Unternehmen, die bereits vor dem Kriege bestanden hatten, mußten sich neu einrichten, Gebäude erstellen und neue Fahrzeuge beschaffen; nach Angaben des Gewerbes sind diese Schulden in Einzelfällen auch heute noch nicht getilgt. Das hat die Kapitalstruktur dieser Altunternehmen nachteilig beeinflußt. Außerdem unterliegen die Altunternehmen dem Lastenausgleichsgesetz (LAG). Viele der heutigen Unternehmen sind allerdings erst nach dem Kriege enstanden.

Auch das Wegenetz des Straßenverkehrs wurde während des Krieges in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere wurde eine Vielzahl von Brücken zerstört. Außergewöhnliche Belastungen aus der Beseitigung von Kriegsschäden an den Wegen entstanden dem Gewerbe nicht. Mittelbar wurde es jedoch hierdurch betroffen, weil die für den Straßenbau zur Verfügung gestellten, anfangs sehr begrenzten Mittel zunächst vorzugsweise zur Beseitigung der Kriegsschäden, weniger aber zur Erweiterung und Verbesserung des Straßennetzes verwandt wurden. Dadurch wurde zum Teil der Betrieb und damit auch die Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge beeinträchtigt.

Ingesamt können jedoch Wettbewerbsverzerrungen auf Grund sächlicher Kriegs- und Kriegsfolgeschäden zum Nachteil des Straßenverkehrs heute nicht mehr nachgewiesen werden.

c) Die sächlichen Kriegs- und Kriegsfolgelasten in der Binnenschiffahrt haben sich auf die Kapazität der Binnenflotte und die Wettbewerbsstellung der Binnenschiffahrtsunternehmen sowohl gegenüber der inländischen als auch der ausländischen Konkurrenz ausgewirkt. Belastungen aus der Instandsetzung der Wasserwege sind ihr zwar nicht entstanden, wohl aber ist der Betrieb und damit die Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrt in den ersten Jahren nach dem Kriege nicht unerheblich beeinträchtigt worden.

Außer den durch mittelbare Kriegseinwirkungen verlorengegangenen Schiffen traten weitere Verluste ein durch Maßnahmen fremder Staaten gegen das deutsche Vermögen (Feindvermögensgesetzgebung), also die sog. Reparationsschäden, und ferner durch die Rückführung von Binnenschiffen auf Grund von Maßnahmen der Besatzungsmächte, also die sog. Restitutionsschäden.

Die in den Jahren 1949 bis 1954 angestellten Ermittlungen haben ergeben, daß als Repa-

rationen 2843 Schiffe mit einem Zeitwert am 1. Januar 1938 in Höhe von 143,6 Millionen RM verloren gingen. Für Restitutionszwecke wurden 324 Schiffe mit einem Zeitwert am 1. Januar 1938 in Höhe von 27,7 Millionen RM abgegeben, zuzüglich 78 Schiffe mit einem Zeitwert am 1. Januar 1938 von 2,4 Millionen RM zur Abwehr von Restitutionen. Zu dieser effektiven Verminderung der Binnenflotte kommen Baraufwendungen zur Ablösung ausländischer Restitutionsforderungen in Höhe von 2,5 Millionen DM, zu denen der Bund einen Beitrag in Höhe von 0,5 Millionen DM als zinsgünstiges Darlehen gegeben hat.

Die Entschädigungen, die einzelne Partikuliere nach den Vorschriften des LAG erhalten haben, sind im Verhältnis zu dem Komplex der zwischen 1939 und 1949 eingetretenen Kriegsschäden unbedeutend. Die Reedereien, die auf Grund einer nach dem DM-Bilanzgesetz aufgestellten Bilanz in einem erheblichen Umfang zum LAG herangezogen worden sind, haben keine Entschädigung erhalten.

Durch den Tonnageverlust und den Verlust aller ausländischen Anlagen wurde die Wettbewerbslage der Unternehmen der deutschen Binnenschiffahrt erheblich beeinträchtigt. Die ausländischen Flotten konnten in den ersten Nachkriegsjahren alle die Märkte im internationalen Rheingebiet übernehmen, die früher von den deutschen Gesellschaften bedient oder mitbedient wurden. Gewisse Auswirkungen aus dieser Situation bestehen für die deutsche Binnenschiffahrt, aber auch für den gesamten innerdeutschen Verkehrsmarkt noch heute. Die Verhältnisse auf dem Schweizer, dem Straßburger und auch dem Markt der Rheinmündungshäfen haben sich grundlegend zuungunsten der deutschen Flagge geändert.

Der Wiederaufbau konnte von der Binnenschiffahrt nicht mit eigenen Mitteln finanziert werden. Selbst gewisse Förderungsmaßnahmen (z. B. Darlehen nach § 7 d Abs. 2 EStG vom 29. April 1950) beim Flotten- und Existenzaufbau haben nicht verhindern können, daß insbesondere die kleineren Unternehmen auch noch zur Zeit — die durchschnittliche Laufzeit von Investitionskrediten beträgt 12 Jahre — in ihrer Wettbewerbsstellung durch die aus dem Wiederaufbau resultierende Schuldenlast beeinträchtigt sind. Die Schuldenlast wird allerdings auch z. T. durch den Übergang vom Schleppkahn zum wertvolleren Motorgüterschiff beeinflußt. Diese Beeinträchtigungen lassen sich nicht quantifizieren.

(3) *Personelle Kriegsfolgelasten* sind nur bei der Deutschen Bundesbahn feststellbar:

a) Durch Kriegsauswirkungen bedingt sind die der Deutschen Bundesbahn nach dem Gesetz zu Artikel 131 GG obliegenden Zahlungen von Versorgungsbezügen an verdrängte Reichsbahnbeamte, volksdeutsche Bedienstete fremder Staatsbahnen und Westberliner Eisenbahner. Auch der der Bundesbahn entstehende Mehraufwand durch vorzeitige Gewährung von Versorgungsbezügen an Kriegsversehrte beider Weltkriege fällt unter diese Kategorie.

b) Die betriebsfremden Lasten der Bundesbahnversicherungsanstalt (BVA) Abteilung B entsprechen nach Ursprung und Inhalt den als betriebsfremd anerkannten Versorgungslasten der Deutschen Bundesbahn. Auch sie sind auf die Folgen des Krieges zurückzuführen. Sie betreffen im wesentlichen Renten an Flüchtlinge und Vertriebene, Renten an Westberliner Eisenbahner, Renten auf Grund vorzeitiger Invalidität durch unmittelbare Kriegseinwirkung.

c) Außerdem ist auf die kriegsbedingte Personalvermehrung hinzuweisen, durch die ein betriebsfremder Mehraufwand von Versorgungsbezügen verursacht worden ist.

Zu diesen personellen Lasten der Bundesbahn ist folgendes festzustellen:

Zu a) und b)

Durch Kabinettbeschluß vom 30. Januar 1957 sind die der Bundesbahn nach dem Gesetz zu Artikel 131 GG obliegenden Zahlungen von Versorgungsbezügen an verdrängte Reichsbahnbeamte usw. als betriebsfremde Lasten anerkannt und in Höhe von zur Zeit rd. 300 Millionen DM jährlich auf den Bundeshaushalt übernommen worden. Noch für eine Übernahme in Betracht zu ziehen wäre die entsprechende Belastung der Bundesbahnversicherungsanstalt Abteilung B durch Renten an Flüchtlinge, Vertriebene und Westberliner Eisenbahner sowie durch Kriegsfolgenrenten mit z. Z. jährlich 12 Millionen DM.

Zu c)

Der durch die kriegsbedingte Personalvermehrung während beider Kriege entstandene Mehraufwand an Versorgungsbezügen von 218 Millionen DM jährlich ist im Rahmen des seit 1961 jährlich geleisteten Beitrags des Bundes zu den strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten (1961: 175 Millionen DM; 1962: 275 Millionen DM; 1963: 285 Millionen DM) abgegolten.

IV.

Personalfragen

(1) Die *Beschäftigungsverhältnisse* unterscheiden sich bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern erheblich. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die im Bereich jedes Verkehrs-

trägers zu zahlenden Löhne, Angestelltenvergütungen und Gehälter *unternehmensbedingt* sind. Das gleiche gilt für die Sozialleistungen einschließlich des Aufwands für die der gegenwärtigen Unternehmensstruktur entsprechende beamtenrechtliche Versorgung. Ausreichendes und vergleichbares Zahlenmaterial über die Personalausgaben der drei Verkehrsträger liegt noch nicht vor. Die von ihnen gelieferten, zum Teil noch lückenhaften und im Aufbau sehr unterschiedlichen Unterlagen, die in den Anlagen 1 a bis 1 c zusammengefaßt worden sind, können nur erste Anhaltspunkte vermitteln.

Die öffentliche Diskussion über diese Fragen gibt jedoch Veranlassung, im Zusammenhang mit dem Versorgungsaufwand den gesamten Problemkreis der Personalfragen kurz zu erörtern.

a) In der Binnenschiffahrt und dem Güterkraftverkehr auf der Straße sind neben Unternehmern und mitarbeitenden Familienangehörigen Arbeiter und Angestellte tätig. Bei der Bundesbahn werden — außer Arbeitern und Angestellten — auch Beamte beschäftigt [vgl. hierzu Einleitung (2)]. Hieraus ergeben sich je nach der allgemeinen Wirtschaftslage Unterschiede, die keine wettbewerbsverzerrende Wirkung haben.

b) Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat dazu geführt, daß die Lohn- und Gehaltstarife stark angezogen haben und insbesondere außerhalb des öffentlichen Dienstes in zunehmendem Maße zusätzliche Leistungen gewährt werden. Diese Entwicklung hängt überwiegend von der angespannten Arbeitsmarktlage ab. Sie kann sich bei veränderter Wirtschaftslage gegenläufig entwickeln.

   Der öffentliche Dienst — und damit auch die Deutsche Bundesbahn — kann grundsätzlich nicht über die tariflich festgelegten Vergütungen hinausgehen.

Bei der Deutschen Bundesbahn wirkt sich die Möglichkeit, Beamte zu beschäftigen und Arbeiter in das Beamtenverhältnis zu übernehmen, in der gegenwärtigen Konjunkturlage günstig aus, weil hierdurch die Fluktuation der Arbeitskräfte gemindert wird. Der gegenwärtig günstigeren Lage der Deutschen Bundesbahn entspricht allerdings die Tatsache, daß sie bei etwaiger rückläufiger Beschäftigung den Personalkörper ihres Betriebes und ihrer Verwaltung nur in engeren Grenzen dem verminderten Bedarf anpassen könnte.

Schwierigkeiten bei der Deckung des Bedarfs an Ersatz- und Nachwuchskräften zeigen sich bei allen drei Verkehrsträgern, also auch bei der Deutschen Bundesbahn.

Wenn die Deutsche Bundesbahn kraft Gesetzes über ein gut ausgebildetes und zuverlässiges Stammpersonal verfügt, das ihr jedenfalls bei der gegenwärtigen Wirtschaftslage einen Vorteil sichert, so kann daraus kein auf die Dauer wirkender Wettbewerbsvorteil abgeleitet werden. Wettbewerbsverzerrend würden jedoch Zuschüsse wirken, die der Deutschen Bundesbahn aus dem Bundeshaushalt als Beitrag für Lohn- und Gehaltserhöhungen gewährt würden [23]).

(2) Die Unternehmen der Binnenschiffahrt und des Straßenverkehrs leisten ihre Verpflichtungen zur sozialen Sicherung der bei ihnen beschäftigten Angestellten und Arbeiter durch Beiträge zur Sozialversicherung. Die Beiträge sind gesetzlich festgelegt und werden — mit Ausnahme derjenigen zur Unfallversicherung — grundsätzlich je zur Hälfte von Arbeitnehmer und Arbeitgeber getragen. Außerdem leistet der Bund zu den Ausgaben der Rentenversicherungen, die nicht Leistungen der Alterssicherung sind, Zuschüsse (§§ 1389 RVO, 116 AVG). Auf Grund dieser gesetzlichen Regelungen tragen die Unternehmer im voraus zu einer Versorgung der bei ihnen Beschäftigten in Fällen der Arbeitslosigkeit, der Berufs- oder Erwerbsunfähigkeit sowie des Erreichens der Altersgrenze bei. Im Krankheitsfalle muß der Arbeitgeber den Angestellten die Vergütung für mindestens sechs Wochen weitergewähren und den Arbeitern nach dem Gesetz zur Verbesserung der wirtschaftlichen Sicherung der Arbeiter im Krankheitsfalle in der Fassung vom 12. Juni 1961 (BGBl. I S. 913) Zuschüsse zum Krankengeld leisten. Die Unternehmer selbst und ihre mitarbeitenden Familienangehörigen können sich gegen die vorstehenden Risiken im Wege der Versicherung — unter gewissen Voraussetzungen auch bei der Sozialversicherung — schützen; vielfach wird aber die Altersversorgung durch Rechtsnachfolger der Unternehmer übernommen. In diesem Falle sind Unsicherheiten nicht zu vermeiden, da diese Art der Versorgung weitgehend von der Wirtschaftslage des Gewerbezweiges oder auch des Einzelunternehmens abhängig ist.

Für die Deutsche Bundesbahn gilt hinsichtlich ihrer Arbeiter und Angestellten die gleiche Rechtslage. Entsprechend der allgemeinen Regelung bei Bund und Ländern besteht für die Angestellten und Arbeiter der Deutschen Bundesbahn eine Zusatzversicherung, von deren Beiträgen $^{2}/_{3}$ der Arbeitgeber und $^{1}/_{3}$ der Arbeitnehmer zu tragen hat. Eine tarifvertragliche Zusatzversicherung wie bei der Bundesbahn besteht für die übrigen Verkehrsunternehmen nicht, jedoch werden auf Grund freiwilliger Vereinbarungen auch zusätzliche Privatversicherungen getätigt. Über Höhe und Umfang der freiwilligen Zusatzversicherungen und sonstiger

---

[23]) Im Haushaltsgesetz 1961 sind der DB unter der Bezeichnung „Beitrag zu Lohn- und Gehaltserhöhungen" 87 Millionen DM gewährt worden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß sich dieser Betrag auf den Gesamtpersonalbestand und nicht nur auf die im Güterverkehr Beschäftigten bezog.

sozialer Leistungen dieser Unternehmen zur Versorgung ihrer Beschäftigten liegen keine ausreichenden Unterlagen vor.

Die Bundesbahn entnimmt den Versorgungsaufwand für ihre Versorgungsempfänger aus ihren laufenden Einnahmen. Die übrigen Verkehrsunternehmen leisten dagegen für die jeweils bei ihnen tätigen Arbeiter und Angestellten Beiträge zu deren Altersversorgung; die Versorgungsleistungen selbst werden größtenteils von der Sozialversicherung und anderen Versicherungsträgern gezahlt. Die Ungleichheit in dieser Beziehung bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern besteht also darin, daß die Deutsche Bundesbahn nicht — wie für Arbeiter und Angestellte — auch für ihre Beamten *Vorsorgeleistungen* erwirtschaftet und in Form von Prämien an ein dritte Stelle abführt, die aus den laufenden Einnahmen die *Versorgungsbezüge* im Umlageverfahren zu zahlen hat. Ob sich diese Ungleichheit beseitigen läßt, wird erst beurteilt werden können, wenn die beamtenrechtlichen Fragen geprüft, die finanzpolitischen Auswirkungen geklärt und die für versicherungsmathematische Berechnungen unerläßlichen Grundlagen aufbereitet sind. Die Ergebnisse einer solchen Untersuchung dürften jedoch nicht isoliert beurteilt werden; insbesondere müßten auch die Vorteile berücksichtigt werden, welche die Deutsche Bundesbahn dank ihrer Sonderstellung zum Beispiel in Form von Zinsvergünstigungen genießt.

(3) Bei der Versorgung der Bundesbahn*beamten* ergeben sich mehrere Tatbestände, die in ihrer Gesamtheit zu einem überhöhten, *nicht unternehmensbedingten* Versorgungsaufwand geführt haben. Die Einzeltatbestände, die schon im Abschnitt III dargelegt worden sind, beziehen sich auf

die Kriegsfolgelasten, die vom Bund bereits abgenommen sind,

die kriegsbedingte Personalausweitung während des 2. Weltkrieges, die ebenfalls vom Bund bereits abgenommen worden ist.

Außer diesen Tatbeständen, die bereits geregelt sind, muß noch das Problem der „Doppelversorgung" gelöst werden. Diese Frage betrifft jedoch nicht allein die Deutsche Bundesbahn, sondern den gesamten öffentlichen Dienst. Der Deutsche Bundestag hat in seiner 165. Sitzung am 29. Juni 1961 (vgl. Protokoll S. 9677 in Verbindung mit Drucksache 2851 der 3. Wahlperiode S. 11) die Bundesregierung ersucht, einen Gesetzentwurf zur Lösung dieser Frage vorzulegen. Die Bundesregierung wird diesem Antrag nachkommen.

Die Bundesregierung behält sich vor, nach der in Aussicht genommenen gesetzlichen Neuregelung dem Deutschen Bundestag über die finanziellen Auswirkungen bei der Deutschen Bundesbahn abschließend zu berichten.

V.

Wegekosten

(1) Unbestritten ist, daß sich aus der unterschiedlichen Heranziehung der drei Binnenverkehrsträger zur Deckung der ihnen zuzurechnenden Wegekosten Wettbewerbsverzerrungen ergeben. Dies wurde bereits durch die ersten Untersuchungen deutlich, wie sie z. B. der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium in seinem Gutachten über die „Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege"[24]) angestellt hatte. Eine Milderung durch *Sofortmaßnahmen* war daher dringend geboten. Sie konnte nicht aufgeschoben werden, bis das Ausmaß der Verzerrungen eindeutig ermittelt war.

a) Ein erster Schritt zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Gebiet der Wegekosten wurde durch die Verabschiedung des gemeinsam vom Bundesminister der Finanzen und vom Bundesminister für Verkehr erarbeiteten Entwurfs eines Verkehrsfinanzgesetzes 1955 (BGBl. I S. 166) getan. Durch dieses Gesetz ist der Straßenverkehr in höherem Grad als vorher zu den von ihm verursachten Wegekosten herangezogen worden. Die Erhöhung der Kfz.-Steuer für schwere Nutzkraftfahrzeuge und deren Anhänger sowie die Anhebung der Mineralölsteuer für Dieselkraftstoff haben die unterschiedlichen Voraussetzungen für den Wettbewerb insbesondere zwischen Schiene und Straße einander wesentlich angenähert. Das gleiche Ziel wurde später auch durch das Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 (BGBl. I S. 201) weiter verfolgt. Neben seinem Hauptzweck, die Finanzierung des großzügigen, dem neuzeitlichen Stand der Technik und den wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechenden Ausbaus der Bundesfernstraßen durch die Zweckbindung des größten Teils des Mineralölsteueraufkommens zu sichern, wurde in diesem Gesetz eine nochmalige stärkere Heranziehung des Straßenverkehrs zur Deckung seiner Wegekosten durch Anhebung von Steuersätzen bei der Kraftfahrzeug- und der Mineralölsteuer gesetzlich verankert. Durch die genannten Gesetze sowie durch die stark zunehmende Zahl der Kraftfahrzeuge sind die Einnahmen aus den Sonderabgaben des Kraftverkehrs wesentlich angestiegen. Ob der Straßenverkehr insgesamt heute die ihm anzurechnenden Wegekosten deckt, ob er zuwenig oder zuviel zahlt, kann zur Zeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Noch weniger ist es möglich, heute bereits etwas über das Ausmaß der Deckung der Wegekosten, die durch den Güterverkehr auf der Straße verursacht werden, auszusagen. In hohem Maße werden auch die Ergebnisse des in den USA

[24]) Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 3, Bielefeld, o. Jg.

durchgeführten AASHO-Road-Tests [25]) berücksichtigt werden müssen.

Durch z. T. wesentliche Erhöhung der Gebühren auf den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen wurde in den letzten Jahren auch die Binnenschiffahrt stärker zur Deckung ihrer Wegekosten herangezogen. Das zeigt die folgende Tabelle:

Einnahmen aus Schiffahrtsabgaben und Verkehrsleistungen auf abgabepflichtigen Binnenschiffahrtsstraßen

Jahr	Einnahmen		Verkehrsleistungen		Abgabebelastungen
	Millionen DM	Index	Mrd. tkm	Index	Pf/tkm
1950	12,254	100	4,097	100	0,299
1952	17,292	146	5,731	140	0,312
1954	21,163	172	6,270	153	0,337
1956	25,009	204	7,171	175	0,348
1958	32,339	263	7,726	189	0,418
1960	46,101	376	10,573	258	0,436

(2) Alle diese Maßnahmen der Bundesregierung zur Durchsetzung der Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit der drei Binnenverkehrswege (Schiene, Straße und Binnenwasserstraße) haben die auf dem Gebiet der Wegekosten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zweifellos gemildert. Um das Problem abschließend befriedigend lösen und dabei sowohl der Kritik der Wissenschaft als auch der betroffenen Verkehrsträger standhalten zu können, ist es zweckmäßig, die noch bestehenden Verzerrungen möglichst exakt zu ermitteln, d. h. für alle drei Binnenverkehrsträger eine *vergleichende* Wegekostenrechnung aufzustellen.

(3) Der bemerkenswerte Versuch in dem Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn, bei allen Verkehrsträgern zu vergleichbaren Zahlen über die Wegekosten und ihre Deckung zu gelangen, mußte sich „weitgehend auf vorläufige Ermittelung, zum Teil auch auf Schätzungen stützen. Die Darlegungen und Schlußfolgerungen [der Kommission] können daher nur mit den Vorbehalten wiedergegeben werden, die sich aus der Unvollständigkeit des Materials ergeben. Die Kommission ist der Auffassung, daß die zur Zeit laufenden statistischen und sonstigen Ermittlungen mit Nachdruck weiterverfolgt werden sollten, um in möglichst naher Zukunft die hier verwendeten Ergebnisse zu überprüfen und gegebenenfalls richtigzustellen.“ [26])

(4) An der Lösung der mit der vergleichenden Wegekostenrechnung zusammenhängenden Probleme wird, unabhängig von den unter (1) erwähnten Maßnahmen, im Bundesverkehrsministerium seit 1957 gearbeitet. Gestützt auf fachliche Vorarbeiten auf dem Gebiet der Kostenermittlung mußten zunächst methodische Überlegungen angestellt werden, da die angestrebte Einmütigkeit unter allen Beteiligten nur dann erzielt werden kann, wenn für alle drei Binnenverkehrsträger gleiche Grundsätze bei der Ermittlung der Wegekosten und ihrer späteren Anlastung gelten und angewandt werden. In Übereinstimmung mit den Forderungen des Deutschen Bundestages, insbesondere des Ausschusses für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen, und anderer nationaler und internationaler Stellen, von denen vor allem die Kommission der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu erwähnen ist (vgl. dazu Abschnitt VI dieses Berichts), hat ein Arbeitskreis im Bundesverkehrsministerium die vielschichtigen methodischen Probleme einer vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße untersucht. Er hat die zahlreichen von der Wissenschaft, den interessierten Verkehrsträgern und ihren Verbänden ausgearbeiteten Gutachten und Stellungnahmen sowie die in Zeitschriften erschienenen Aufsätze zur Methodik dieser Rechnung durchgesehen. Dabei hat er festgestellt, daß die von den einzelnen Autoren angewandten Methoden sehr stark differieren. Da zudem die Probleme von den verschiedenen Stellen oft nur für einen der drei Binnenverkehrsträger durchgedacht und bearbeitet worden waren, war ein Wegekostenvergleich auf dieser Basis methodisch unzulässig. Der Arbeitskreis hat daher in Ansehung der erwähnten Gutachten und Stellungnahmen die wichtigsten Fragen der Abgrenzung und Berechnung der Wegekosten und der Zurechnung der Wegekosten auf den Verkehr erörtert und

[25]) „The AASHO-Road-Test“ National Academy of Sciences — National Research Council Washington, D. C. 1962, und Schnabel-Nakkel: Zum AASHO-Road-Test in: Straße und Autobahn, Heft 11/1962, S. 423 ff.

[26]) vgl. Bundestagsdrucksache IV/840, a. a. O., S. 271, linke Spalte

seine Überlegungen — anhand der Niederschriften über die Beratungen der Sachverständigen — in einem Arbeitsdokument zusammengefaßt.

(5) Der Arbeitskreis sah die Aufgaben einer vergleichenden Wegekostenrechnung in folgendem:

a) Die Wegekostenrechnung muß für die Wege aller Verkehrszweige nach der gleichen Methode durchgeführt werden.

b) Die Untersuchungen beschränken sich zunächst auf die Kosten der Wege des öffentlichen Verkehrs.

c) In die Rechnung müssen sämtliche Kosten der Wege und ihrer Sicherung einbezogen werden.

d) Die Kosten sollen den jeweils gegenwärtigen/wertmäßigen Güterverzehr an den Wegen wiedergeben. Daher sind der Berechnung der Kapitalverzinsung die Investitionen zu ihrem Zeitwert (Herstellungswert zu Gegenwartspreisen abzüglich Wertminderung während der inzwischen abgelaufenen Lebensdauer) und der Berechnung der Abschreibungen (bzw. des Erneuerungssolls) die Herstellungswerte zu Gegenwartspreisen zugrunde zu legen.

e) Als Kosten sollen nach Auffassung des Arbeitskreises berücksichtigt werden:

Die kalkulatorischen Kosten der Bereitstellung des in die Wege investierten Kapitals (Kapitalzinsen),

die Kosten des langfristigen Verschleißes der Wege (Abschreibungen bzw. Erneuerungssoll),

die Kosten der laufenden kurzfristigen Unterhaltung der Wege (Unterhaltungskosten bzw. Unterhaltungssoll),

die Kosten des „Betriebs" der Wege, d. h. beispielsweise die Kosten der Bedienung von Weichen, von Signalanlagen, Schleusen u. ä., aber auch die Kosten der Verkehrssicherung,

die laufenden Verwaltungskosten.

f) Die Kosten der Wege sind den Verursachern der Wegekosten nach Maßgabe der anteiligen Verursachung zuzurechnen.

g) Bei der Kostenzurechnung soll — soweit sinnvoll möglich — jeweils gesondert gerechnet werden für:

die Kostengruppe (z. B. Unterhaltung, Abschreibung und Zinsen),

die Wegearten (z. B. regulierter Fluß, kanalisierter Fluß und Kanal oder Ortsstraßen und Außenortsstraßen) und

die Teile der Wegestruktur (z. B. Grundstück, Unterbau, Oberbau der Eisenbahnstrecken).

Zusammenfassend ist festzustellen, daß nach Auffassung des Arbeitskreises die vergleichende Wegekostenrechnung nach *betriebswirtschaftlichen* Grundsätzen durchzuführen ist.

(6) Zur Begründung seiner Auffassung hat der Arbeitskreis im einzelnen festgestellt:

a) Die Kostenrechnungen für alle Wege der verschiedenen Verkehrszweige müssen nach gleichen Grundsätzen vorgenommen werden, damit eine vergleichende Beurteilung des unterschiedlichen Kostenniveaus möglich ist. Wirtschaftspolitische, tarifpolitische, finanzpolitische Gesichtspunkte u. ä. sollen in die Grundrechnungen keinen Eingang finden. Rechnungen dieser Arten sind Aufgabe späterer Untersuchungen [27]).

b) Die Wege, die nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, spielen eine verhältnismäßig geringe Rolle; bei ihnen bestehen im großen und ganzen die gleichen methodischen Probleme.

c) Eine Beurteilung des unterschiedlichen Kostenniveaus der Wege der einzelnen Verkehrszweige wäre unmöglich, wenn Teile der Kosten aus den Rechnungen herausblieben; infolge der technischen und natürlichen Eigenarten der verschiedenen Verkehrswege haben die einzelnen Kostenarten und Kostengruppen jeweils eine sehr unterschiedliche Höhe.

d) Bei der Bewertung der Investitionen in den Wegen zur Berechnung der Kapitalverzinsung und der Abschreibung war festzustellen, ob von den Herstellungs- bzw. Anschaffungswerten auszugehen sei oder ob eine Bewertung zu Zeitwerten (zu Gegenwartspreisen) erfolgen müsse. Die Wege haben eine weit längere Lebensdauer als die meisten anderen Anlagegüter. Zudem werden sie größtenteils niemals in allen ihren Teilen vollständig verbraucht. Das hat zur Folge, daß die Wegenetze jeweils in ihren einzelnen Teilen ein stark voneinander abweichendes Lebensalter haben. Aus diesen Gründen muß, wie dies bei anderen Anlagegütern mit gleichen Eigenschaften auch der Fall ist, ihre Bewertung zu Zeitwerten erfolgen. Den Wegenutzern müssen die Kosten der Wege in der Höhe zugerechnet werden, die erforderlich ist, um ihnen die Wegenetze zu jedem Zeitpunkt in ausreichendem Unterhaltungszustand weiter zur Verfügung stellen zu können.

e) Ein Kostenvergleich wäre unvollständig und würde die verschiedenen Wegearten ungleichmäßig begünstigen, wenn in ihm die

[27]) Auf solche späteren Fragestellungen sollte allerdings insofern Rücksicht genommen werden, als z. B. dafür gesorgt wird, daß bereits in der vergleichenden Wegekostenrechnung fixe und variable Kosten sowie die Zusatzkosten für bestimmte Arten des Fahrverkehrs getrennt erkennbar gemacht werden.

unterschiedliche Kapitalintensität unberücksichtigt bliebe. Dies wird in Kostenrechnungen durch den Ansatz kalkulatorischer Zinsen für das jeweilig betriebsnotwendige Kapital ermittelt.

Als Kosten des langfristigen Verschleißes ist der Erneuerungsbedarf an den Wegen, wie sie im Zeitpunkt der Durchführung der Rechnungen den Benutzern dargeboten werden, einzusetzen. Unter Erneuerungsbedarf wird hierbei der Umfang der Wegebauarbeiten verstanden, der erforderlich ist, wenn eine periodengerechte Zuordnung erfolgt und jeweils nur ein Weg gleicher Art (ohne Zusatzinvestitionen) erneuert wird. Da die tatsächliche Erneuerung oft hinter dem Erneuerungsbedarf zurückbleibt oder ihn überschreitet, ist es notwendig, in die Vergleichsrechnung Sollerneuerungsbeträge einzusetzen. Diese entsprechen, von Bewertungsfragen abgesehen, den betriebswirtschaftlichen Abschreibungen.

Für die Bemessung der Kosten der laufenden kurzfristigen Unterhaltung der Wege gelten grundsätzlich die gleichen Überlegungen wie für die Bemessung der Erneuerungskosten. Die Abweichungen zwischen Soll- und Istbeträgen halten sich hier allerdings meist in engeren Grenzen.

In den Vergleichsrechnungen muß die Abgrenzung zwischen Erneuerung und Unterhaltung bei den Wegen der verschiedenen Verkehrszweige möglichst gleichartig vorgenommen werden.

Zu den Kosten des „Betriebs" der Wege gehören alle Kosten für die Sicherung der Wege und die Regelung des Verkehrsablaufs. Da es nicht immer einfach ist, hierbei eindeutig festzustellen, welche Tätigkeiten noch den Wegekosten und welche den Verkehrskosten zuzurechnen sind, schlägt der Arbeitskreis eine pragmatische Lösung vor, bei der die Grenzen zwischen Wege- und Verkehrskosten möglichst gleichartig bei den Verkehrszweigen zu ziehen sind.

f) Den Wegenutzern sollen in der vergleichenden Wegekostenrechnung die Kosten zugerechnet werden, die sie verursacht haben. Hierzu gehören einmal die Kosten der Bereithaltung der Wege und zum anderen die Kosten, die von den einzelnen Arten der Wegenutzer, z. B. Lastkraftwagen oder Personenkraftwagen, durch Abnutzung und Zerstörung der Wege hervorgerufen werden. Ein besonderes Problem stellt die Abnutzung der Wege dar, die durch Witterungseinflüsse verursacht wird. Diese Schäden müssen beseitigt werden, um die Wege für den Verkehr und andere Benutzer bereitzuhalten. Auch diese Kosten sind infolgedessen Wegekosten, die den Benutzern anteilig zuzurechnen sind.

g) Da eine globale Anwendung des Verursachungsprinzips auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, ist es notwendig, die Kosten so aufzuteilen, daß bei stufenweiser Zurechnung das Verursachungsprinzip sehr weitgehend angewandt werden kann.

(7) Das vom Arbeitskreis „Wegekosten" im Bundesministerium für Verkehr zur Frage einer vergleichenden Wegekostenanrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße zusammengestellte Arbeitsdokument wurde Anfang 1961 den Verbänden der Verkehrsträger, der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft zur Stellungnahme zugeleitet. Die eingegangenen Antworten zeigen bereits in weiten Teilen Übereinstimmung.

(8) Wie bereits zu Beginn dieses Abschnitts hervorgehoben, wird angestrebt, eine Methode zu entwickeln, die von allen Beteiligten gebilligt wird und die geeignet ist, der Kritik der Wissenschaft standzuhalten. Aus diesem Grunde hat der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Vorsitzenden des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium die Professoren

Dr. H. St. Seidenfus, Universität Gießen,

Dr. Dr. W. Böttger, Universität Köln,

Dr. A. F. Napp-Zinn, Universität Frankfurt (Main),

Dr. Paul Riebel, Universität Frankfurt (Main), Wirtschaftshochschule Mannheim,

Dr.-Ing. habil B. Wehner, Technische Universität Berlin,

gebeten, sich gutachtlich zu den methodischen Problemen der vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße zu äußern.

Dieses Gutachten [28]), das als Anlage 5 beigefügt ist, stimmt mit den im Arbeitskreis des Bundesverkehrsministeriums erarbeiteten, oben dargestellten Grundsätzen im wesentlichen überein (vgl. insbesondere die Zusammenfassung auf den Seiten 77 ff. des Gutachtens Anlage 5).

Das Professoren-Gutachten ist den Verbänden der Verkehrsträger, der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn und den Spitzenverbänden der verladenden Wirtschaft zugeleitet worden. Sie haben sich in einer ersten Aussprache mit der von den Professoren dargelegten Methode für eine vergleichende Wegekostenrechnung im Grundsatz einverstanden erklärt. Zu Einzelpunkten wird die Diskussion noch weitergeführt, nachdem sich die Beteiligten schriftlich geäußert haben.

(9) Bereits während der Methoden-Diskussion sind Vorarbeiten zur Sammlung der für die Rechnungen benötigten statistischen Unterlagen be-

[28]) Das Gutachten ist eine Arbeit unabhängiger Wissenschaftler und gibt deren Meinung wieder.

gonnen worden. Das laufend zur Verfügung stehende Material ermöglicht es zwar, eine reine Ausgabenrechnung aufzustellen. Die Unterlagen reichen jedoch nicht aus, um die vom Arbeitskreis des Bundesverkehrsministeriums vorgeschlagene und von dem Professorengremium gestützte vergleichende Wegekostenrechnung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen durchzuführen.

a) Aus diesem Grund hat der Bundesminister für Verkehr veranlaßt, daß folgendes Quellenmaterial beschafft wird:

Auf Grund einer Verordnung vom 11. April 1959 (Bundesanzeiger Nr. 78) wurde eine Statistik der Kraftfahrzeugfahrleistungen auf der Basis des Jahres 1959 durchgeführt. Erste Ergebnisse dieser Statistik wurden in „Wirtschaft und Statistik", Heft 5, 1961, S. 313 f. veröffentlicht. Die endgültigen Ergebnisse sind vom Statistischen Bundesamt in seiner Veröffentlichungsreihe 5 „Sonderbeitrag: Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge 1959" im August 1962 der Öffentlichkeit vorgelegt worden.

Auf Grund einer Verordnung vom 16. Dezember 1960 (Bundesanzeiger Nr. 247) wurde eine Statistik der Gemeindestraßen nach dem Stand vom 1. Januar 1961 eingeleitet. Diese Erhebung bringt erstmalig die Ergänzung der bereits nach dem Stand vom 31. März 1956 durchgeführten Längenstatistik[29]) und die für die Wegekostenrechnung notwendigen Straßenbreiten. Ergebnisse dieser Statistik liegen noch nicht vor.

b) Als weiteres Material für die Durchführung der vergleichenden Wegekostenrechnung stehen die Ergebnisse der international koordinierten Verkehrszählungen auf den deutschen Europastraßen und der gleichgearteten Verkehrszählungen auf anderen klassifizierten Straßen zur Verfügung. Außerdem liegen erste Ergebnisse einer von Mitgliedsgemeinden des Deutschen Städtetages durchgeführten repräsentativen Verkehrszählung auf Stadtstraßen vor.

c) Ferner werden als Material zur Bewertung der in den Statistiken der klassifizierten Straßen und der Gemeindestraßen gewonnenen Angaben über die Straßenflächen ebenfalls repräsentative Feststellungen über die Grundstückswerte und über die Wegebaukosten der verschiedenen Typen von Gemeindestraßen getroffen. Die Bundesregierung kann sich dabei auf Erfahrungen stützen, die in den Niederlanden bereits gesammelt worden sind. Das niederländische Verkehrsministerium verwendet für seine Wegekostenrechnung seit langem die betriebswirtschaftliche Methode. Es hat, um sichere Zahlenunterlagen zu erhalten, umfangreiche statistische Erhebungen bei den Gemeinden durchgeführt und dabei u. a. die geschätzten Durchschnittspreise der Grundstücke für Erweiterungspläne im Innerortsstraßennetz der Gemeinden und die Wegebaukosten für verschiedene Gemeindestraßentypen festgestellt.

(10) Wenn alles Quellenmaterial verfügbar ist, wird die Bundesregierung ihre vergleichende Wegekostenrechnung nicht ohne Rücksichtnahme auf gleichlaufende Untersuchungen in den Nachbarländern und auf internationaler Ebene, insbesondere bei der EWG, aufstellen können. Nähere Einzelheiten dazu siehe Abschnitt VI.

VI.

Untersuchungen über die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG)

(1) Die im Abschnitt V für den nationalen Bereich erörterten Probleme auf dem Gebiet der Wegekosten und der speziell für den Verkehr geltenden Steuern sind auch Gegenstand von Untersuchungen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG).

Die Generaldirektion Verkehr der EWG hat nach Maßgabe der Kommissionserklärung, die vom Ministerrat in seiner 40. Sitzung vom 6. Dezember 1960 gebilligt wurde, zur Bewältigung des vorgesehenen Arbeitsprogramms mehrere Sachverständigenausschüsse unter Unterausschüsse eingesetzt. Diese befassen sich mit

Untersuchungen zum Problem der Wegekosten, vergleichenden Untersuchungen über die Situation der einzelnen Verkehrsträger im Hinblick auf ihre effektive Belastung und

Kostenuntersuchungen im Hinblick auf besondere Bestimmungen des EWG-Vertrages; diese sind geplant, vorerst aber noch nicht eingeleitet worden.

(2) Nach dem „Aktionsprogramm für die gemeinsame Verkehrspolitik (Mitteilung der Kommission an den Rat)" — EWG-Dokument VII/KOM (62) 88 endg. — vom 23. Mai 1962, Textziffer 243, verfolgen die Untersuchungen über die den Verkehrsunternehmen und Verkehrsträgern anzulastenden Wegekosten das Ziel, gemeinsame Grundsätze und Methoden zu entwickeln, die in einheitlicher Form in allen sechs Ländern zur Lösung dieses Problems anzuwenden sind. Die Untersuchungen, so wird a. a. O. weiter ausgeführt, sehen grundsätzlich vier Stufen vor, wobei jede Stufe einen theoretischen Teil und die praktische Anwendung umfassen soll. Die vorgesehenen vier Stufen beziehen sich auf

a) die Ermittlung der Wegekosten insgesamt;

b) die Aufteilung der gesamten Wegekosten auf die einzelnen Wegenutzer, d. h. auf die-

[29]) Verordnung über die Durchführung einer Statistik der Gemeindestraßen nach dem Stand vom 31. März 1956 vom 15. September 1957 (Bundesanzeiger Nr. 180)

jenigen Nutzer, die den Weg entweder zum Eigenverkehr oder zur Beförderung von Reisenden, Gütern oder Tieren benutzen, sowie auf die übrigen Straßeninteressenten;

c) die Aufschlüsselung derjenigen Kosten, die den Verkehrsnutzern zuzurechnen sind, zwischen dem interessierten Verkehrsträger und den übrigen Wegenutzern;

d) die Aufteilung derjenigen Kosten, die dem interessierten Verkehrsträger zuzurechnen sind, innerhalb des Verkehrsträgers, zwischen Verkehrskategorien und Typen von Fahrzeugen.

Diese Untersuchung wird — nach den Ausführungen im Aktionsprogramm — durch eine weitere Untersuchung ergänzt, in der festzustellen ist, welche Beträge in den verschiedenen Formen bei den einzelnen Nutzern für die Inanspruchnahme der Verkehrswege erhoben werden. Auf diese Weise sollen sowohl die Grundsätze wie auch die zahlenmäßigen Daten erarbeitet werden, die eine angemessene Anlastung der Wegekosten auf die Verkehrsunternehmen und die Verkehrsträger ermöglichen. In Hinblick auf den komplexen und stark technischen Charakter der Arbeiten erscheint es schwierig, schon heute einen bestimmten Termin für ihren Abschluß festzulegen. Die nachstehenden Daten können daher nur unter Vorbehalt genannt werden.

Sie dürften u. U. Abänderungen erfahren:

für die 1. Stufe 1963

für die 2. Stufe 1964

für die 3. Stufe 1965

für die 4. Stufe 1967

Wenn auch dieser Plan in sachlicher und zeitlicher Hinsicht zunächst nur als Vorschlag der Kommission zu werten ist, der — auch auf Antrag der deutschen Delegation — noch Änderungen erfahren wird, so zeigt doch dieses Rahmenprogramm folgendes sehr deutlich:

Die Ausführungen im Abschnitt V dieses Berichts zum Problem der Wegekosten aus nationaler Sicht und die aus den Berechnungen zu ziehenden Schlüsse müssen auf jeden Fall mit den gleichzeitig laufenden Überlegungen auf der Ebene der sechs Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft koordiniert und zeitlich synchronisiert werden. Dabei wird die Tatsache, daß die Vorarbeiten in der Bundesrepublik Deutschland weiter fortgeschritten sind als in den meisten anderen Ländern der Gemeinschaft, zu einer gewissen Beschleunigung der Untersuchungen auf Gemeinschaftsebene führen. Die Erfahrungen, die in der Bundesrepublik Deutschland gesammelt worden sind, haben im nationalen Bereich gezeigt, was es bedeutet, ein so umfangreiches, tief gegliedertes Material zu erarbeiten; sie haben auch gelehrt, daß es nicht angängig ist, Wegekostenvergleiche nach unzureichender methodischer Vorbereitung und ohne bei allen Verkehrsträgern erfaßtes Zahlenmaterial durchzuführen. Ein großer Teil der in der Bundesrepublik vorliegenden Gutachten der Wissenschaft und der Stellungnahmen der interessierten Verkehrsträger weisen methodische Unklarheiten auf, so daß sie nicht unwidersprochen blieben bzw. bleiben konnten; für die Arbeiten der EWG ergibt sich diese Gefahr in erhöhtem Maße. Für verkehrspolitische Entscheidungen verwertbare Ergebnisse können auf der Gemeinschaftsebene nur dann erzielt werden, wenn

eine klare, einer wissenschaftlichen Nachprüfung standhaltende, gemeinsame Berechnungsgrundlage für alle Länder der Gemeinschaft und für alle Binnenverkehrsträger entwickelt worden ist und

die für eine nach der vereinbarten Methode durchzuführende Rechnung unentbehrlichen statistischen Unterlagen gewonnen worden sind.

Da eine Wechselwirkung zwischen der zu vereinbarenden Methode und der Art und dem Umfang sowie dem Grad der Detaillierung der statistischen Unterlagen besteht, mit anderen Worten, da eine in irgendeinem Stadium der von der Kommission vorgeschlagenen stufenweisen Untersuchungen erforderliche methodische Änderung u. U. Rückwirkungen auf die Gliederung der statistischen Daten haben wird, birgt eine derartige Arbeitsweise in hohem Maße die Gefahren der Doppelarbeit in der Verwaltung und der Doppelbelastung der Auskunftpflichtigen in sich. Diese Einwände haben die Kommission inzwischen überzeugt, daß es nicht zu umgehen ist, erst über die anzuwendende gemeinsam zu akzeptierende Methode volle Klarheit zu gewinnen, ehe mit der zahlenmäßigen Rechnung begonnen werden kann. Insoweit ist im Oktober 1962 eine grundsätzliche Änderung des im Aktionsprogramm enthaltenen Vorschlages der Kommission eingetreten. Welche Auswirkungen sich daraus auf die Termine ergeben, läßt sich z. Z. noch nicht mit Sicherheit abschätzen. Nach den Vorstellungen der Kommission sollen die methodischen Fragen bis zum Jahre 1964 geklärt sein, so daß die statistischen Erhebungen für das Jahr 1965 durchgeführt werden können. Mit Ergebnissen aus den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft kann nicht vor dem Jahre 1967 gerechnet werden.

Die deutsche Delegation wird in den weiteren Verhandlungen jederzeit die Bereitschaft an den Tag legen, Kompromißlösungen zu akzeptieren, wenn und soweit diese methodisch einwandfrei und praktisch realisierbar sind. Die Bundesregierung wird alle Schritte unternehmen, die geeignet sind, die Arbeiten zu beschleunigen. Sie stimmt auch voll mit der, u. a. von Ernst Müller-Hermann, MdB, vertretenen Auffassung (vgl. Bericht über „Harmonisierung des Verkehrs innerhalb der EWG“, erstellt auf Grund eines Auftrages des Ausschusses für

Verkehrsfragen beim Europaparlament) überein: Es soll eine Lösung gefunden werden, die unter Vermeidung von komplizierten Formeln und unter Verzicht auf ebenso aussichtslosen wie entbehrlichen Perfektionismus den Grad von Richtigkeit besitzt, den die gestellte Aufgabe erfordert. Auf diese Weise ist die Bundesregierung bestrebt, den auf nationaler Basis gewonnenen Erkenntnissen so bald wie möglich — evtl. mit gewissen Modifikationen — auch auf der Ebene der sechs Länder der Gemeinschaft Geltung zu verschaffen, um sicherzustellen, daß die auf den Untersuchungen fußenden verkehrspolitischen Entscheidungen zur Angleichung der gerade auf dem Gebiet der Wegekosten ins Gewicht fallenden Wettbewerbsverzerrungen nicht verzögert werden.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Kommission für die Tätigkeit auf Gemeinschaftsebene eine gewisse Priorität gegenüber den Arbeiten der Mitgliedstaaten beansprucht. Anläßlich der dritten Sitzung des Ausschusses der Regierungssachverständigen zur Beratung der Kommission bei Kostenuntersuchungen im Verkehr am 8. und 9. Oktober 1962 unterstrich der Vorsitzende, daß erhebliche psychologische Schwierigkeiten bei einer Veröffentlichung der auf nationaler Ebene unternommenen Studien dann eintreten könnten, wenn deren Methoden und Ergebnisse wesentliche Differenzen aufweisen würden im Verhältnis zu den Arbeiten, die auf Gemeinschaftsebene unternommen würden.

(3) Der bei der Generaldirektion Verkehr der EWG gebildete Unterausschuß „Effektive Belastung der Verkehrsunternehmen und Verkehrsträger" hat für seine Arbeiten ein Prioritätenprogramm aufgestellt, das nach dem derzeitigen Stand folgende Reihenfolge vorsieht:

Wettbewerb im *internationalen Verkehr* zwischen nationalen und ausländischen *Unternehmen ein und desselben Verkehrsträgers;*

Wettbewerb im *nationalen Verkehr* zwischen inländischen und ausländischen *Unternehmen ein und desselben Verkehrsträgers;*

Wettbewerb im *internationalen Verkehr* zwischen *Unternehmen verschiedener Verkehrsträger* sowohl desselben Landes als auch verschiedener Länder;

Wettbewerb im *nationalen Verkehr* zwischen inländischen *Unternehmen verschiedener Verkehrsträger.*

Dem Problem des internationalen Straßengüterverkehrs wurde die größte Dringlichkeit zuerkannt. Der Ministerrat hat jedoch auch gefordert, die Untersuchungen auf den grenzüberschreitenden Binnenschiffsverkehr auszudehnen.

Die bisherigen Arbeiten für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr erstrecken sich

auf die Auswahl bestimmter, näher zu untersuchender Verkehrsbeziehungen im internationalen Straßengüterverkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft;

auf die Ausarbeitung von Fragebogen über

- wirtschaftliche Grunddaten der betrieblichen Nutzung und
- technische Grunddaten der Fahrzeuge;

auf Vereinbarungen über die Gliederung der Kostenrechnung nach Kostenarten.

Anhand von Musterrechnungen, an deren Ausarbeitung die deutsche Delegation maßgeblich beteiligt ist, wird z. Z. von der Generaldirektion Verkehr der EWG und von den Delegationen der sechs Gemeinschaftsländer geprüft, wie die in den Ländern vorhandenen Zahlen (Kostenwerte) verglichen bzw. wie die benötigten Unterlagen, die noch fehlen, beschafft werden können.

Die Diskussion erstreckt sich vor allem auf die Frage, ob in die vergleichende Untersuchung *alle* Kostenarten einbezogen werden können. Es spricht — unter Berücksichtigung der tatsächlich bestehenden Unterschiede in der Struktur der sechs EWG-Staaten — manches dafür, zunächst nur die durch staatliche Hoheitsakte festgesetzten bzw. beeinflußten Kostenarten zu durchleuchten (Steuern, Abgaben und dgl.).

Allein bei der angestrebten Harmonisierung dieser Kostenarten wird eine Vielzahl von Schwierigkeiten zu überwinden sein. Als Beispiel mag folgender Hinweis dienen:

Das Verlangen nach gleichen Startbedingungen für die am grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr teilnehmenden Fahrzeuge enthält die Forderung, daß die staatliche Belastung (Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer) in allen Ländern der Gemeinschaft in gleicher Höhe festgelegt wird. Andererseits verlangt der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit, daß die Belastung dem Betrag entspricht, der den tatsächlichen Wegekosten, die dem einzelnen Fahrzeug zuzurechnen sind, gleichkommt.

Auch dieser letzte Hinweis macht deutlich, daß eine von der internationalen Betrachtung losgelöste Regelung dieses vielschichtigen Problems nur für den nationalen Bereich bei der engen europäischen Verkehrsverflechtung zu ernsten Schwierigkeiten führen würde.

VII.
Steuervergleich

(1) Das Bundesverkehrsministerium hat im Jahre 1958 die Vorarbeiten zu einem *Steuerbelastungsvergleich* aufgenommen. Es hat u. a. in einer tabellarischen Übersicht die Abweichungen von der Steuernorm bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern im Güterverkehr dargestellt. Diese Übersicht, die beträchtliche Unterschiede in der steuerlichen Erfassung der drei miteinander in Wettbewerb stehenden binnenländischen Verkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Güterkraftverkehr auf der Straße zeigt, ist — auf den neuesten Stand gebracht — als Anlage 6 beigefügt.

Aus der unterschiedlichen Heranziehung der drei Verkehrsträger zu den einzelnen Steuergruppen und -arten ergeben sich Wettbewerbsverzerrungen, die nach Art und Ausmaß eingehender Feststellung bedurften. Das Bundesfinanzministerium und das Bundesverkehrsministerium kamen nach Prüfung des Sachverhalts in Zusammenarbeit mit dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung in Essen überein, die vorhandenen Unterlagen und globalen Zahlen für einen quantifizierten Steuerrechtsnormenvergleich aufzubereiten und auszuwerten.

(2) Der quantifizierte *Steuerrechtsnormenvergleich* — Vergleich der unterschiedlichen Besteuerung der binnenländischen Güterverkehrsträger ausgehend vom geltenden Recht — ist diesem Bericht als Anlage 7 beigefügt. Das Bundesfinanzministerium hat die steuerrechtlichen Gegebenheiten bei den drei Verkehrsträgern im Jahre 1961 berücksichtigt. Die Quantifizierung ist unter der Voraussetzung durchgeführt, daß für alle Verkehrsträger eine steuerliche Gleichstellung bestände, alle übrigen Wettbewerbsvoraussetzungen aber unverändert bleiben. Unter diesen Voraussetzungen macht das Verfahren erkennbar, welche Begünstigungen sich aus den aus der Steuergesetzgebung allein resultierenden Wettbewerbsverzerrungen ergeben.

Der Steuerrechtsnormenvergleich hat bei den einzelnen Steuern [30]) für das Jahr 1961 folgende Ergebnisse (ohne Fahrweg):

Für die Bundesbahn betrugen die Begünstigungen bei

der Beförderungsteuer

im Nahverkehr	
beim Kohleverkehr	7,0 Millionen DM
beim Expreßgutverkehr	0,8 Millionen DM
im Fernverkehr	
beim Kohleverkehr	55,7 Millionen DM
beim Expreßgutverkehr	15,1 Millionen DM
der Grundsteuer (ohne Fahrweg)	2,0 Millionen DM [31])
der Gewerbesteuer (ohne Fahrweg)	10,6 bis 12,8 Millionen DM [32])
der Kapitalverkehrsteuer und der Wechselsteuer (ohne Fahrweg)	11,2 Millionen DM [33]).

[30]) Wegen der Betriebsbeihilfe für Gasöl, der Kraftfahrzeugsteuer und der Binnenschiffahrtsbefahrungsabgabe vgl. Anlage 7 II, 2, sowie die Ausführungen unter (3) dieses Abschnittes zu der Frage der Wegekostenabgaben.

[31]) Bei Einschluß des Fahrwegs beträgt die Begünstigung 29,9 Millionen DM.

[32]) Bei Einschluß des Fahrwegs beträgt die Begünstigung 20,2 bis 24,3 Millionen DM.

[33]) Bei Einschluß des Fahrwegs beträgt die Begünstigung 22,0 Millionen DM.

Die Befreiung der Deutschen Bundesbahn von der Vermögensteuer erwies sich für 1961 nicht als eine tatsächliche Begünstigung, da die zu diesem Zweck erstellte rechnerische Vermögensaufstellung für die Deutsche Bundesbahn infolge der steuerlich zulässigen Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen (vgl. Anlage 7 S. 95) kein vermögensteuerpflichtiges Reinvermögen ergeben hat.

Ebenso wie bei der Vermögensteuer ergab sich bei der Berechnung der Begünstigung der Deutschen Bundesbahn bei den Lastenausgleichsangaben nach einer zu diesem Zweck erstellten Vermögensaufstellung, daß zum Feststellungszeitpunkt 1949 kein abgabepflichtiges Vermögen bestand.

Die Prüfung des DB-Abschlusses zeigte auch, daß die Deutsche Bundesbahn 1961 kein körperschaftsteuerpflichtiges Einkommen hatte.

Die Begünstigungen bei der Grundsteuer, der Gewerbesteuer sowie der Kapitalverkehr- und Wechselsteuer beziehen sich auf die Deutsche Bundesbahn einschließlich des Personenverkehrs. Eine Aufteilung auf den Güterverkehr konnte nicht vorgenommen werden.

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrugen die Begünstigungen bei

der Beförderungsteuer

im Nahverkehr beim Kohleverkehr	1,4 Millionen DM
im Fernverkehr beim Kohleverkehr	1,7 Millionen DM.

Weitere Begünstigungen der NE bei der Grundsteuer, der Vermögensteuer, bei den Abgaben nach dem LAG sowie bei der Kapitalverkehr- und Wechselsteuer konnten nicht beziffert werden; der Betrag ist gering.

Für die Binnenschiffahrt betrugen die Begünstigungen bei

der Umsatz- bzw. Beförderungsteuer (alle Güter)

im Nahverkehr	1,0 Millionen DM
im Fernverkehr	43,8 Millionen DM
dem Mineralölzoll und der Ausgleichsteuer	62,0 Millionen DM.

Diese Abgaben beziehen sich auf die Begünstigungen für deutsche Binnenschiffe auf deutschen Binnenwasserstraßen. Gleiche Begünstigungen bestehen in Deutschland auch für Binnenschiffe fremder Flagge. Das Ausmaß dieser Begünstigung kann nicht beziffert werden, weil weder die Höhe der Einnahmen der ausländischen Binnenschiffe auf deutschen Wasserstraßen noch ihr Mineralölverbrauch bekannt sind.

Beim Straßengüterverkehr liegen nach dem Steuerrechtsnormenvergleich keine steuerlichen Begünstigungen vor; die unbedeutende Begünstigung des Güterliniennahverkehrs kann außer Betracht bleiben.

(3) Zu der Behandlung der Mineralölsteuer, der Kraftfahrzeugsteuer und der Befahrungsabgaben der Binnenschiffahrt im Steuerrechtsnormenvergleich als *Wegekostenbeiträge* ist folgendes zu bemerken:

Erst die vergleichende Wegekostenrechnung (vgl. Abschnitt V) wird zeigen, wie hoch die Wegekosten bei den einzelnen Verkehrsträgern sind und ob diese im Güterverkehr zu hoch oder zu niedrig mit Wegekosten belastet werden. Bis dahin muß der Fahrweg aller Verkehrsträger beim Vergleichen von Begünstigungen noch außer Ansatz bleiben. Für die Binnenschiffahrt kommen Lösungen der Kostenanlastung in Frage, wie sie sich bei den jetzigen Befahrungsabgaben anbieten. Voraussetzung wird allerdings eine europäische Regelung sein müssen [34]).

(4) In Zusammenhang mit den steuerlichen Begünstigungen soll nicht unerwähnt bleiben, daß die Deutsche Bundesbahn nach den Vorschriften des § 40 BbG hinsichtlich der *Gebühren und Beiträge* an den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und die Körperschaften des öffentlichen Rechts den übrigen Bundesbehörden gleichgestellt, d. h. weitgehend von den Abgaben befreit ist. Das gilt z. B. für Gerichtsgebühren.

(5) Der Steuerrechtsnormenvergleich zeigt für die Eisenbahn und für die Binnenschiffahrt steuerliche Begünstigungen von unterschiedlicher Art und Höhe. Ein zusammenfassender Vergleich dieser Begünstigungen für den Güterverkehr wird dadurch erschwert, daß die steuerlichen Entlastungen der Deutschen Bundesbahn bei einigen Steuern nur für Personen- und Güterverkehr zusammen errechnet werden konnten. Diese Verbindung von Personen- und Güterverkehr in der Unternehmenseinheit der Deutschen Bundesbahn ist nicht nur bei den nachstehend zusammengefaßten Kostensteuern von Bedeutung, sondern auch bei den Gewinnsteuern und den auf dem Vermögen liegenden Steuern. Für 1961 ergibt sich im Steuerrechtsnormenvergleich für die Deutsche Bundesbahn keine Begünstigung bei den Gewinnsteuern, weil die Überschüsse im Güterverkehr durch Verluste im Personenverkehr aufgezehrt wurden. Auch eine Vermögensteuerschuld der Deutschen Bundesbahn ergibt sich für das Jahr 1961 nicht. Der Vergleich muß schließlich unvollständig bleiben und läßt eine Beurteilung des vollen Umfangs der Wettbewerbsverzerrungen auf der Kostenseite nicht zu, weil die zur Zeit noch nicht ermittelten Kosten der Wege bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern eine ganz unterschiedliche Rolle spielen (vgl. auch (3) dieses Abschnittes).

Weil die Eisenbahnen im Gegensatz zur Binnenschiffahrt und zum Straßenverkehr über einen eigenen Fahrweg verfügen, können sich, wie der Steuerrechtsnormenvergleich in einer Alternativrechnung für die Deutsche Bundesbahn zeigt, wesentliche Konsequenzen für die Steuern ergeben. Selbst wenn die Deutsche Bundesbahn steuerpflichtig würde, wäre es jedoch richtig, die Eisenbahnen, soweit es den Schienenweg betrifft — ebenso wie die öffentlichen Eigentümer von Straßen und Binnenwasserstraßen — von der Besteuerung befreit zu lassen. Allerdings ist die Bedeutung dieser Befreiungen für die DB wesentlich höher als z. B. für die Rheinschiffahrt; auf dem Rhein sind die der Binnenschiffahrt dienenden Wegeinvestitionen — insbesondere gemessen am Umfang des Verkehrs — sehr gering.

Nur unter diesen weiteren Vorbehalten und Einschränkungen ist der Versuch eines zusammenfassenden Vergleichs der bisher ermittelten Begünstigungen gegenüber der Steuerrechtsnorm für die drei Verkehrsträger zu beurteilen.

Im einzelnen ergibt sich jeweils ohne Berücksichtigung des Fahrwegs für 1961:

Der Straßengüterverkehr ist den allgemeinen Normen des Steuerrechts unterworfen und genießt jedenfalls unmittelbar keine steuerlichen Vorteile.

Die Binnenschiffahrt genießt auf Wasserstraßen der Bundesrepublik Begünstigungen bei der Beförderungsteuer und dem Mineralölzoll (einschließlich Ausgleichsteuer) in Höhe von 106,8 Millionen DM.

Die Deutsche Bundesbahn ist im Güterverkehr bei der Beförderungsteuer um 78,6 Millionen DM und im Güter- und Personenverkehr zusammen bei der Grundsteuer, der Gewerbesteuer sowie der Kapitalverkehr- und Wechselsteuer um 23,8 bis 26,0 Millionen DM, zusammen also um 102,4 bis 104,6 Millionen DM begünstigt. Im Güterverkehr allein beträgt die Begünstigung mithin mindestens 78,6 Millionen DM, aber weniger als 102,4 Millionen DM.

(6) Die Kostensteuer, die sowohl bei den Eisenbahnen als auch bei der Binnenschiffahrt zu erheblichen Begünstigungen führt, ist die Beförderungsteuer. Bei den Eisenbahnen ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BefStG der Eisenbahnexpreßgutverkehr sowie die Beförderung von Postgut und die Beförderung von Steinkohlen und Braunkohlen aller Art von der Beförderungsteuer befreit; die Binnenschiffahrt ist in § 1 BefStG nicht genannt, d. h. mit allen Gü-

---

[34]) Im Steuerrechtsnormenvergleich wird der Betrag für Mineralölsteuern abzüglich der Binnenschiffahrtsbefahrungsabgaben mit 59,5 Millionen DM errechnet. Dieser Betrag versteht sich nur als Sollgröße im Vergleich zur Belastung des Straßengüterverkehrs. Erst wenn die tatsächliche Höhe der Wegekosten für die Binnenschiffahrt bekannt ist, läßt sich feststellen, in welchem Umfange die Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung der Befahrungsabgaben in dieser Hinsicht begünstigt ist. Dabei bleibt völlig offen, ob die Mineralölsteuer ein geeigneter Ansatzpunkt zum Ausgleich der tatsächlichen Wegekosten ist.

tern nicht beförderungsteuerbar. Sie ist nach § 35 Abs. 1 UStDB auch von der Umsatzsteuer befreit.

Eine *partielle* Änderung von Ausnahmebestimmungen innerhalb des Beförderungs- und Umsatzsteuerrechts ist jedoch nicht geeignet, die Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Ein Vorschlag der Bundesregierung zu dieser Frage ist zur Zeit nicht zweckmäßig, weil vorgesehen ist, das gesamte Beförderungsteuerrecht im Rahmen der bereits eingeleiteten Umsatzsteuerreform zu ändern mit dem Ziel, eine wettbewerbsneutrale Steuer zu erheben, die alle binnenländischen Verkehrsmittel gleichmäßig trifft und auf inländische und ausländische Verkehrsunternehmen angewandt werden kann. Aus diesem zuletzt genannten Grunde muß eine europäische Regelung angestrebt werden.

Eine Heranziehung der Binnenschiffahrt zum Mineralölzoll oder der ihn ab 1964 ablösenden Abgabe würde ebenfalls eine europäische Regelung voraussetzen. Anderenfalls würde zwar eine Verzerrung des inländischen Wettbewerbs beseitigt, jedoch der internationale Wettbewerb in der Binnenschiffahrt noch stärker verzerrt werden.

Im Bereich der Kostensteuern stellt der Steuerrechtsnormenvergleich schließlich bei der Grundsteuer sowie bei der Kapitalverkehr- und der Wechselsteuer Begünstigungen in Höhe von 13,2 Millionen DM (ohne Fahrweg) für die Deutsche Bundesbahn fest. Nur ein rechnerisch allerdings nicht zu ermittelnder Teil hiervon wirkt sich im Güterverkehr und damit im Wettbewerb gegenüber der Binnenschiffahrt und dem Straßengüterverkehr aus. Der Steuerrechtsnormenvergleich weist zudem darauf hin, daß bei Steuerpflicht legale Möglichkeiten bestehen, hier zum Teil auszuweichen. Im gegenwärtigen Zeitpunkt wird daher ein besonderer Vorschlag zur Beseitigung der Begünstigungen bei diesen Steuern nicht gemacht. Eine endgültige Regelung wird im Zusammenhang mit der Angleichung der übrigen Kostensteuern vorzusehen sein.

Im übrigen wird auf die abschließenden Feststellungen im Steuerrechtsnormenvergleich (Anlage 7, S. 105) verwiesen.

Dort wird u. a. ausgeführt:

„Dabei mag dahingestellt bleiben, ob Begünstigungen bei den abzugsfähigen und direkt zurechenbaren Kostensteuern wegen ihrer unmittelbaren Wirksamkeit und Fälligkeit ohne Rücksicht auf die Ertrags- und Vermögenslage schwerer wiegen als Begünstigungen bei den übrigen Steuern. Diese von der Besteuerung ausgehenden wettbewerbsverfälschenden Einflüsse dürften sich nur beseitigen lassen, wenn die gewerblichen Verkehrsträger gleichmäßig nach den allgemeinen Steuernormen (also unter Fortfall aller Begünstigungen und unter Berücksichtigung der Sonderverhältnisse beim Fahrweg) besteuert werden würden. Ob dies jedoch unter den obwaltenden Verhältnissen möglich ist, erscheint nicht nur wegen der Sonderstellung der Deutschen Bundesbahn, sondern auch wegen der für die Binnenschiffahrt bestehenden internationalen Abmachungen und Konkurrenzbedingungen fraglich. Ein nur einseitiger Fortfall von Begünstigungen der Deutschen Bundesbahn oder der Binnenschiffahrt würde die Wettbewerbsbedingungen zwischen gewerblichem Straßengüterverkehr und dem dann nicht mehr begünstigten Verkehrsträger angleichen, zwischen diesen beiden und den weiterhin Begünstigten jedoch noch verschärfen."

Darüber hinausgehende Vorteile ausländischer Verkehrsunternehmen, die im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der Bundesrepublik tätig sind, dürfen nicht außer acht bleiben. Sie können nur durch eine internationale Angleichung der Wettbewerbsbedingungen geregelt werden.

In Ansehung dieser Voraussetzungen nimmt die Bundesregierung in Aussicht, die dargestellten Wettbewerbsverzerrungen durch Aufhebung vorhandener Begünstigungen bei der Beförderungsteuer, dem Mineralölzoll, der Grundsteuer sowie der Kapitalverkehr- und Wechselsteuer und der Gebührenpflicht zu beseitigen, sobald europäische Regelungen sicherstellen, daß damit keine Diskriminierung inländischer Verkehrsunternehmen gegenüber Ausländern verbunden ist. Besondere Probleme stellen die Steuern auf den Gewinn, auf den Ertrag und das Vermögen, die zur Zeit nicht abschließend beurteilt werden können.

(7) Der quantifizierte Steuerrechtsnormenvergleich hat die Aufgabe, die Einflüsse zu untersuchen, die allein von der Steuergesetzgebung ausgehen. Alle übrigen Wettbewerbsvoraussetzungen werden als gegeben hingenommen [vgl. Abschnitt VII (2)]. Eine Änderung der außerhalb der Steuergesetzgebung bestehenden Wettbewerbsunterschiede, insbesondere der Wettbewerbsverzerrungen, hätte — unter der Voraussetzung einer gleichmäßigen Besteuerung aller Verkehrsträger (unter den Prämissen des Steuerrechtsnormenvergleichs ohne Fahrweg) — ebenfalls steuerliche Wirkungen, deren Darstellung über den Rahmen dieses Berichts, der sich auf die gegenwärtige Rechtslage stützt, hinausgeht.

Auf Veranlassung der Bundesregierung ist die Deutsche Bundesbahn z. Z. dabei, ihr Rechnungswesen, insbesondere ihre Sachanlagenrechnung, nach kaufmännischen und handelsrechtlichen Grundsätzen zu ergänzen und umzustellen. Sie hat den Entwurf dieser Neuordnung entsprechend dem Beschluß der Bundesregierung den Aufsichts- und Prüfungsinstanzen zur Abstimmung vorgelegt. Voraussetzung für die Durchführung des neuen Rechnungssystems ist eine inzwischen eingeleitete Inventur des gesamten

Anlagevermögens, die schrittweise durchgeführt und sich bis zum Jahre 1967 erstrecken wird. Danach wird die Jahresrechnung der Deutschen Bundesbahn weitgehend mit den Jahresrechnungen kaufmännischer Verkehrsunternehmen vergleichbar sein. Ferner wird die Deutsche Bundesbahn Vorbereitungen für die Aufstellung von Steuerbilanzen treffen, die Vergleiche mit steuerlichen Abschlüssen der Wirtschaft ermöglichen.

VIII.

Zusammenfassung

(1) Auf Grund der vorliegenden Untersuchung wird festgestellt,

daß Wettbewerbsverzerrungen weder eine Folge der natürlichen, technischen und ökonomischen Unterschiede der Eisenbahnen, der Binnenschiffahrt und des gewerblichen Güterkraftverkehrs auf der Straße, noch eine Folge des stetigen Wandels in der Nachfrage auf den Verkehrsmärkten sind und sein können;

daß es im binnenländischen Verkehr durch staatliche Maßnahmen beeinflußte, also exogen verursachte Wettbewerbsbedingungen gibt, die aus politischen, wirtschaftlichen oder sozialen Gründen im gegenwärtigen Zeitpunkt notwendig sind und nicht beseitigt werden können;

daß insbesondere die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung auch bei einer mehr marktwirtschaftlichen Orientierung des binnenländischen Verkehrs nicht entbehrlich wird, die sich daraus ergebenden Belastungen namentlich der Deutschen Bundesbahn unter den gegenwärtigen rechtlichen Voraussetzungen, wie sie vor allem in den Verkehrsordnungsgesetzen und dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 vorliegen, tragbar sind;

daß Wettbewerbsverzerrungen Folgen früherer Maßnahmen des Staates sind, die mit den heutigen Zielsetzungen nicht mehr vereinbart werden können und so bald und so weit wie möglich aufgehoben oder geändert werden müssen, nachdem sich der Gesetzgeber dazu entschlossen hat, „im Bereich des Verkehrs dem Wettbewerb verstärkt Raum zu geben";

daß Art und Ausmaß von Wettbewerbsverzerrungen nur ermittelt werden können, nachdem zuvor die Ausgangslage der binnenländischen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb auf den Verkehrsmärkten analysiert worden ist;

daß es sich bei der Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen nicht darum handeln kann, die betriebs- und unternehmensbedingten Kostenunterschiede der drei binnenländischen Verkehrsträger zu nivellieren;

daß der Mißbrauch von Vorteilen im Wettbewerb verhindert werden muß, die sich für einzelne Verkehrszweige aus marktbeeinflussenden Maßnahmen ergeben, deren Änderung aus triftigen, insbesondere aus übergeordneten verkehrspolitischen Gründen nicht oder noch nicht möglich ist;

daß die vom Bundesminister für Verkehr seit 1953 eingeleiteten Vorarbeiten und die vom Gesetzgeber erlassenen Vorschriften — insbesondere das Verkehrsfinanzgesetz 1955, das Straßenbaufinanzierungsgesetz 1960 und die Erhöhungen der Schiffahrtsabgaben auf den abgabepflichtigen Wasserstraßen — bereits wesentlich zur Entzerrung bestimmter Wettbewerbsbedingungen beigetragen haben;

daß die noch bestehenden Wettbewerbsverzerrungen in Ansehung der Novellen zu den Verkehrsgesetzen 1961 in ihrem Gesamtzusammenhang beurteilt werden müssen und vermieden werden muß, durch punktuell wirkende Teilmaßnahmen neue Wettbewerbsverzerrungen hervorzurufen;

daß die Prüfung der komplexen Tatbestände bei den drei binnenländischen Verkehrsträgern sehr unterschiedliche Wettbewerbsverzerrungen ergeben hat, deren Art in allen Fällen, deren Ausmaß aber nicht in allen Fällen bestimmbar ist.

(2) *Gegenwärtig quantifizierbare Wettbewerbsverzerrungen* sind bei der Binnenschiffahrt und bei der Deutschen Bundesbahn, nicht aber beim Güterkraftverkehr festgestellt worden.

a) Die Binnenschiffahrt ist durch Befreiungen von der Beförderung- und Umsatzsteuer sowie vom Mineralölzoll begünstigt. Die Bundesregierung überprüft im Rahmen der Vorbereitung zur Umsatzsteuerreform das gesamte Beförderungsteuerrecht mit dem Ziel, eine wettbewerbsneutrale Steuer zu schaffen, die alle Verkehrsträger gleichmäßig trifft und möglichst auf inländische und ausländische Verkehrsunternehmen angewandt werden kann. Auch eine Heranziehung der Binnenschiffahrt zum Mineralölzoll oder zu der ihn ab 1964 ablösenden Abgabe muß in einer Weise erfolgen, die eine Heranziehung inländischer und ausländischer Verkehrsunternehmen, die auf deutschen Binnenwasserstraßen Verkehr betreiben, sichert. Ein Ausgleich dieser Wettbewerbsverzerrungen setzt also eine Regelung unter den Rheinuferstaaten voraus. Die Bundesregierung wird ihre auf dieses Ziel gerichteten und zum Teil bereits eingeleiteten Bemühungen bei den zuständigen internationalen Gremien weiter verfolgen.

b) Bei der Deutschen Bundesbahn bestehen im Güterverkehr ebenfalls — wenn auch nur partiell — Begünstigungen bei der Beförderungsteuer. Dadurch hat sie einen Wett-

bewerbsvorsprung gegenüber dem Güterkraftverkehr; gegenüber der Binnenschiffahrt bestehen aber durch deren Befreiung von der Beförderungsteuer Wettbewerbsnachteile. Auch dieses Problem soll im Rahmen der Umsatzsteuerreform gelöst werden. Solange eine grundsätzliche Beseitigung aller durch Sonderregelungen im Beförderungsteuerrecht hervorgerufenen Wettbewerbsverzerrungen nicht erfolgen kann, sollte nach Auffassung der Bundesregierung auf Einzelmaßnahmen verzichtet werden. Sie würden nur dazu führen, vorhandene Wettbewerbsverzerrungen durch andere abzulösen.

Die ermittelten Begünstigungen der Deutschen Bundesbahn bei der Grundsteuer und der Kapitalverkehr- und Wechselsteuer werden gemeinsam mit der Angleichung der übrigen Kostensteuern zu regeln sein.

Der Steuerrechtsnormenvergleich (Anlage 7), der von der gegenwärtigen Steuerrechtslage und von der Annahme ausgeht, daß es keine Steuerbefreiungen gäbe, stellt fest, daß die DB im Jahre 1961 keine Steuern auf das Vermögen, den Ertrag und den Gewinn hätte zu zahlen brauchen, selbst wenn sie steuerpflichtig gewesen wäre.

c) Bei der Versorgung der Bundesbahnbediensteten ergeben sich einige Tatbestände, die zu einem überhöhten, nicht unternehmensbedingten Versorgungsaufwand geführt haben (vgl. Abschnitt III und IV).

Zum Ausgleich dieser die Stellung der Bundesbahn im Wettbewerb belastenden Aufwendungen werden ihr auch fernerhin alle betriebsfremden Versorgungslasten abgenommen werden müssen. Außerdem wird zur Erwägung anheimgegeben, ob die Versorgung der Beamten einer dritten Stelle übertragen werden könnte, die — ähnlich der Angestellten- und der Arbeiterrentenversicherung — im wesentlichen durch Prämienzahlungen der DB für das aktive Personal finanziert wird. Eine derartige Maßnahme bedürfte sehr eingehender vorbereitender Untersuchungen (vgl. S. 20).

(3) *Zur Zeit noch nicht quantifizierbare Wettbewerbsverzerrungen* liegen in der unterschiedlichen Heranziehung der drei binnenländischen Verkehrsträger zu den ihnen zuzurechnenden Wegekosten (Abschnitt V), in den unterschiedlichen Möglichkeiten, Kredite in Anspruch zu nehmen (Abschnitt II) und — auf längere Sicht — in der Nichtheranziehung der DB zur Vermögen- und Gewinnbesteuerung (Abschnitt VII).

a) Die Lösung des schwierigen und vielschichtigen Wegekostenproblems, die sowohl auf nationalem als auch auf internationalem Gebiet angestrebt wird, ist nur dann erreichbar, wenn der Berechnung der Wegekosten für alle Verkehrswege eine gleiche Methode zugrunde gelegt wird. Das diesem Bericht als Anlage 5 beigefügte Professorengutachten bestätigt weitgehend die Anwendbarkeit der vom Bundesminister für Verkehr im Zusammenwirken mit Vertretern der Verkehrsträger und -verbände sowie der verladenden Wirtschaft erarbeiteten Grundsätze. Es ist jedoch zu beachten, daß eine Wegekostenrechnung in der Bundesrepublik nicht ohne Rücksichtnahme auf gleichlaufende Methodenuntersuchungen in den Nachbarländern und auf internationaler Ebene, insbesondere bei der EWG, aufgestellt werden kann. Dort sind die Methodendiskussionen noch weit schwieriger; nach dem gegenwärtigen Zeitplan ist beabsichtigt, diese bis zum Jahre 1964/65 abzuschließen.

Die bisherigen Untersuchungen gehen grundsätzlich von der Forderung nach Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege aus. Dabei soll für die Wege aller binnenländischen Verkehrsträger auch eine Verzinsung des investierten Kapitals in Rechnung gestellt werden.

Die Bundesregierung wird mit Nachdruck die Arbeiten zur Ermittlung der Wegekosten auf nationaler und internationaler Ebene weiterhin fördern.

b) Unabhängig von dem Geschäftsergebnis kann die Deutsche Bundesbahn zu optimalen Konditionen auf dem Geld- und Kapitalmarkt Kredite aufnehmen. Ferner ist bemerkenswert, daß die Deutsche Bundesbahn in der Lage ist, von Ländern und Gemeinden verbilligte Kredite zu erhalten, die allerdings an besondere Auflagen gebunden sind. Überdies hat der Bund als Eigentümer in erheblichem Umfang zinsfreie oder -begünstigte Kredite gewährt.

Zur Beurteilung des gesamten Kreditvolumens der Deutschen Bundesbahn und seiner Konditionen ist zu berücksichtigen, daß ein großer Teil des Bedarfs an Investitionsmitteln auf das Eigentum am Verkehrsweg zurückzuführen ist.

In Ansehung der Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung sieht die Bundesregierung zur Zeit keinen Anlaß, auf den Zugang der drei binnenländischen Verkehrsträger zum Kapital- und Geldmarkt anders als pragmatisch Einfluß zu nehmen. Das gilt auch für die Zuführung öffentlicher Mittel an die Verkehrsträger.

Abschließende Entscheidungen können erst getroffen werden, wenn weitere, sehr sorgfältige Untersuchungen durch Sachverständige durchgeführt sein werden.

c) Eine Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen nicht steuerlicher Art hätte, unter der Annahme einer gleichmäßigen Besteuerung der binnenländischen Verkehrsträger, auch für die Deutsche Bundesbahn Wirkungen bei

den Steuern auf den Gewinn, den Ertrag und das Vermögen.

Wenn die Deutsche Bundesbahn die in Arbeit befindliche Neuordnung ihres Rechnungswesens, insbesondere ihre Sachanlagenrechnung, beendet hat, wird die Jahresrechnung der Deutschen Bundesbahn weitgehend mit den Jahresrechnungen kaufmännischer Verkehrsunternehmen vergleichbar sein. Die Umstellung des Rechnungswesens wird es dann auch ermöglichen, Steuerbilanzen aufzustellen, die Vergleiche mit steuerlichen Abschlüssen der Wirtschaft ermöglichen.

(4) Der Bericht behandelt ferner einige durch staatliche Maßnahmen bestimmte oder beeinflußte Elemente, die zwar aus übergeordneten politischen und volkswirtschaftlichen Gründen nicht beseitigt werden können, aber doch die Wettbewerbslage auf den Verkehrsmärkten beeinflussen und deshalb beachtet werden müssen.

Die aus den gesetzlichen Vorschriften resultierende Sonderstellung der Deutschen Bundesbahn als betrieblich breitgestreutes staatliches Großunternehmen einerseits und das Vorhandensein einer großen Zahl von kleinen und mittleren Unternehmen im Straßen- und Binnenschiffahrtsverkehr andererseits führen zu einer marktwirtschaftlichen Problematik, wie sie in gleicher Weise in keinem anderen Wirtschaftszweig zu finden ist. Die gesetzlich festgelegte Sonderstellung unterscheidet die Deutsche Bundesbahn in stärkerem Maße, als es bei anderen großen Unternehmen der Fall zu sein pflegt, von ihren Wettbewerben.

(5) Maßnahmen zur Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen müssen in ihrer Zeitfolge national und international sorgfältig abgestimmt sein, damit nicht durch die Beseitigung einzelner Begünstigungen oder Nachteile zeitweilig noch größere Wettbewerbsverzerrungen (z. B. gegenüber Ausländern) eintreten.

Solange die in diesem Bericht aufgezeigten Begünstigungen und Nachteile nicht beseitigt sind, wird es unerläßlich sein, alle Möglichkeiten, die das Gesetzgebungswerk vom 1. August 1961 bietet, auszuschöpfen, um unzumutbare Härten und Unbilligkeiten im Wettbewerb der drei Binnenverkehrsträger zu vermeiden.

Anlage 1 a

Personalaufwand der DB im Jahr 1961

Personalgruppe		Personalkosten				
Rechtsstand	Anzahl	Besoldung, Vergütung, Lohn	Aufwandsentschädigung, Nebenbezüge	Alterssicherung	Sonstige Sozialausgaben	Zusammen (Sp. 3—6)
1	2	3	4	5	6	7
I. Ausgaben insgesamt (in Millionen DM)						
1. Beamte	252 420	2 136,2	160,6	897,9	121,6	3 316,3
2. Angestellte	2 625	38,5	0,3	6,9	1,3	47,0
3. Arbeiter	234 215	1 571,7	39,8	141,6	170,9	1 924,0
insgesamt	489 260	3 746,4	200,7	1 046,4	293,8	5 287,3
II. Ausgaben je Kopf (in DM)						
1. Beamte	1	8 462,9	636,2	3 557,2	481,7	13 138,0
2. Angestellte	1	14 666,7	114,3	2 628,6	495,2	17 904,8
3. Arbeiter	1	6 710,5	169,9	604,6	729,7	8 214,7
Gesamtdurchschnitt	1	7 657,3	410,2	2 138,7	600,5	10 806,7

Bemerkungen:

Zu Sp. 2: Beamte 241 120, Nachwuchskräfte 11 300; zusammen 252 420

Zu Sp. 4: Reise- und Umzugskosten, Aufwands- und Verlustentschädigungen, Prämien, Dienstpostenzulagen, Belohnungen, sonstige Personalkosten

Zu Sp. 5: Versorgung der Beamten einschließlich Unfallfürsorge, Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen und zusätzlichen Altersversicherung

Zu Sp. 6: Gesetzliche Ausgaben ohne die in Sp. 5 enthaltenen Arbeitgeberbeiträge; tariflich vereinbarte Zuschüsse, Unterstützungen, Beihilfen; Dienst- und Schutzkleidung, sonstige Personalkosten

Anlage 1 b

Binnenschiffahrt

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Kosten	1. Firma in TDM	2. Firma in TDM	3. Firma in TDM	4. Firma in TDM	5. Firma in TDM	6. Firma in TDM	7. Firma in TDM	21 Partikuliere in TDM	Gesamt in TDM
1	Gesamtpersonalkosten	4 713	5 200	14 777	1 641	5 200	11 394	1 114	665	44 704
		Durchschnitt je Kopf = gewogenes Mittel = 11 360 DM								
2	Personalaufwand w. b. 1 ohne freiwillige soziale Leistungen	4 656	5 118	14 561	1 603	5 075	11 257	1 084	653	44 007
		Durchschnitt je Kopf = gewogenes Mittel = 11 183 DM								
3	Personalaufwand w. b. 2 ohne Pensionszahlungen, Rückstellungen für Pensionen, Beiträge an Pensions- und Unterstützungskassen	4 460	4 537	13 456	1 521	4 618	10 700	1 005	—	40 297
		Durchschnitt je Kopf = gewogenes Mittel = 10 240 DM								
4	Personalaufwand w. b. 3 ohne gesetzliche soziale Abgaben	3 958	4 098	12 010	1 372	4 108	9 498	909	564	36 517
		Durchschnitt je Kopf = gewogenes Mittel = 9 280 DM								
Nachrichtlich: Zahl der Beschäftigten =		494	411	1 276	127	440	1 025	98	64	3 935

In der Gesamtzahl sind enthalten das Landpersonal (nämlich Büropersonal einschließlich Vorstand und Geschäftsführer und Arbeiter in Materialmagazinen) und das fahrende Personal.

Anlage 1 c

Straßengüterverkehr

I.

Gehälter

Gehalt eines Angestellten der Gehaltsgruppe III (Erster Expedient, Verkehrsleiter) über 30 Jahre:

	DM
1. Gehaltstarifvertrag vom 10. Dezember 1951	400
2. Gehaltstarifvertrag vom 15. Dezember 1952	428
3. Gehaltstarifvertrag vom 22. Oktober 1954	460
4. Gehaltstarifvertrag vom 13. Januar 1956	506
5. Gehaltstarifvertrag vom 8. Mai 1957 ab 1. Mai 1957	536
ab 1. November 1957	552
6. Gehaltstarifvertrag vom 21. Juli 1958	585
7. Gehaltstarifvertrag vom 14. Januar 1960	605
8. Gehaltstarifvertrag vom 25. Juli 1961	681
9. Gehaltstarifvertrag vom 27. Juni 1962	722

II.

Löhne

Lohn eines ersten Kraftfahrers über 21 Jahre in Ortsklasse 1, bei einer Arbeitszeit von 48 Stunden und 61 bis 66 Stunden:

	48 Stunden DM	61 bis 66 Stunden DM
1. Lohntarifvertrag vom 10. Dezember 1951, wöchentlich	67,—	92,20
2. Lohntarifvertrag vom 29. Dezember 1954, wöchentlich	75,—	103,10
3. Lohntarifvertrag vom 5. Januar 1956, wöchentlich	82,50	113,40
4. Lohntarifvertrag vom 23. April 1957, wöchentlich	87,50	120,30
5. Lohntarifvertrag vom 23. Juni 1958, wöchentlich	96,—	131,90
6. Lohntarifvertrag vom 2. Dezember 1959, wöchentlich	105,60	145,10
7. Lohntarifvertrag vom 14. Juli 1961, wöchentlich	120,—	165,—
8. Lohntarifvertrag vom 18. Juni 1962, wöchentlich	127,20	174,90

Zu den 66 Stunden treten noch 18 Kabinenstunden hinzu, die mit dem vollen Stundenlohn vergütet werden.

Ab der 64. Stunde wird ein Mehrarbeitszuschlag von 25 % gezahlt. Dies gilt auch dann, wenn nur Kabinenstunden anfallen. (Nach dem künftigen BMT soll der Überstundenzuschlag bereits ab der 61. Stunde gezahlt werden.)

Auf diese Löhne und Gehälter sind die Sozialabgaben des Arbeitgebers aufzuschlagen:

a) Arbeitgeberbeiträge zur Krankenversicherung

$1/2 \times 8{,}5\,\%$

des versicherten Entgelts bis zur Höhe von 660 DM monatlich. Bemerkt werden muß hierzu, daß die Beträge von jeder Krankenkasse nach ihrem Bedarf

festgesetzt werden und zwischen 5 und 10 % des versicherten Entgelts schwanken; im Durchschnitt betragen sie 8,5 %. Hiervon trägt der Arbeitgeber, wie oben berücksichtigt, die Hälfte.

b) Unfallversicherung

Die Finanzierung der Unfallversicherung geschieht allein durch Arbeitgeberbeiträge. Diese Beiträge werden so bemessen, daß sie den Geschäftsaufwand des letzten Jahres der Träger der Unfallversicherung decken. Bei den gewerblichen Berufsgenossenschaften, zu denen die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zählt, beläuft sich für Fernfahrer die letzte Umlage auf

0,12 % × 19 (Gefahrenklasse) = 2,28 %

des Bruttoarbeitsverdienstes.

c) Rentenversicherung (Angestelltenversicherung)

Die Finanzierung der Rentenversicherung erfolgt durch Beiträge der Versicherten und der Arbeitgeber sowie durch einen Zuschuß des Bundes. Der Durchschnittsbeitragssatz in der Rentenversicherung der Arbeiter (und der Angestellten) beträgt zur Zeit 14 % des Arbeitsentgelts. Hiervon entfallen auf den Arbeitgeber

1/2 × 14 % des Bruttoarbeitsentgelts

bis zur Höhe von 950 DM, ab 1. Januar 1963 bis zur Höhe von 1000 DM monatlich.

d) Arbeitslosenversicherung

Die Mittel der Arbeitslosenversicherung werden durch Beiträge aufgebracht, die hier zur Hälfte von den Versicherten und ihren Arbeitgebern getragen werden. Der Beitrag beträgt 1,4 % des Arbeitsentgelts. Auf den Arbeitgeber entfallen somit

1/2 × 1,4 %

des Arbeitsentgelts bis zu 750 DM.

e) Die Beiträge zur Familienausgleichskasse werden allein vom Arbeitgeber aufgebracht. Der letzte Satz beträgt 1,5 % der Lohnsumme.

Anlage 1 d

I. Dienstdauer- und Arbeitszeitvorschriften für das Betriebs- und Verkehrspersonal der DB (DV o 52)

II. Güter- und Möbelfernverkehrsgewerbe (BMT Fernverkehr vom 1. Februar 1963)

III. Binnenschiffahrt (Rahmentarifvertrag für die Rheinschiffahrt vom 1. Mai 1957 in der Fassung vom 1. April 1962)

	Deutsche Bundesbahn	Güter- und Möbelfernverkehr	Rheinschiffahrt a) = während der Fahrt b) = in Häfen oder an Liegeplätzen
1. Regelmäßige Arbeitszeit	45 Std. im wöchentlichen Durchschnitt Zur Arbeitszeit gehören die reine Arbeitszeit sowie die anrechenbaren Zeiten der Dienstbereitschaft und der Fahrgastfahrten (sowie der Wartezeiten im Güterfernverkehr) — s. unter 3. —	Grenze nur im Rahmen der Nr. 2 festgelegt Zur Arbeitszeit gehören die Lenkzeit, die Zeiten der Be- und Entladearbeiten, Reparaturarbeiten, Vor- und Abschlußarbeiten, sonstige Arbeiten sowie die Arbeitsbereitschaften	a) „reine" Arbeitszeit 8 Std. Montag bis Freitag 5 Std. Samstag 45 Std./Wo. b) regelmäßige Arbeitszeit $7^1/_2$ Std. täglich zwischen 6 und 17 Uhr Pausen $1^1/_2$ Std./täglich
2. Höchstzulässige Arbeitszeit	56 Std. im wöchentlichen Durchschnitt, soweit Bereitschaft anfällt	„Im Hinblick auf die vorliegende Arbeitsbereitschaft": Zur Zeit 126 Std./Doppelwoche hierzu noch 39 Std. Kabinenzeit/Doppelwoche, wenn das Fahrzeug mit mehr als einem Fahrer besetzt und mit einer Schlafkabine oder einer gleichwertigen Einrichtung im Führerhaus gerüstet ist mithin zusammen 165 Std./Doppelwoche, d. h. Durchschnitt = 82,5 Std./Wo., jedoch nicht mehr als 90 Std. in einer der beiden Wochen Dabei ist jedoch zu beachten, daß a) nach § 15 a StVZO für die tägliche Lenkzeit gewisse Höchstgrenzen vorgeschrieben sind, b) für den Güterkraftverkehr ein grundsätzliches Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen besteht (§ 4 a StVO).	a) März bis Oktober 6 × 14 = 84 Std./Wo. hierzu ggf. Sonntagsfahrt 14 Std. Zus.: 98 Std./Wo. In der Zeit zwischen 18 und 8 Uhr muß eine nächtliche Ruhezeit von mindestens 10 Stunden gewährt werden (Artikel 7 des Abkommens über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer — BGBl. 1957 II S. 216 und § 2 I 1 des Rahmentarifvertrages für die Rheinschiffahrt). November bis Februar 6 × 12 = 72 Std./Wo. hierzu ggf. Sonntagsfahrt 12 Std. Zus.: 84 Std./Wo. In der Zeit zwischen 18 und 8 Uhr muß eine nächtliche Ruhezeit von mindestens 12 Stunden gewährt werden. b) werktags 6 × 10 = 60 Std./Wo. hierzu ggf. Sonntagsarbeit 10 Std. Zus.: 70 Std./Wo.

	Deutsche Bundesbahn	Güter- und Möbelfernverkehr	Rheinschiffahrt a) = während der Fahrt b) = in Häfen oder an Liegeplätzen
3. Bereitschaftszeiten, Fahrgastfahrten, kurze Pausen	Anrechnung als Arbeitszeit nach 1. allgemein mit 50 % Bewachung eines Fahrzeuges mit 80 % Fahrgastfahrten mit 70 % Unterbrechungen von nicht mehr als 60 Minuten in der Heimat = 50 % außerhalb der Heimat = 100 %	Arbeitsbereitschaft wird regelmäßig voll als Arbeitszeit angerechnet. Bei Besetzung des Fahrzeuges mit 2 Fahrern werden zusammenhängende, ununterbrochene Wartezeiten, die über 2 Stunden hinausgehen, mit 50 % bewertet.	als „Bereitschaft" gilt nur Wartezeit an Sonntagen: zu a) bis zum Antritt der Fahrt bzw. bis zu dem Zeitpunkt, an dem die vorgesehene Fahrt endgültig abgesagt wird zu b) bis zum Beginn der Arbeit bzw. bis zu dem Zeitpunkt, an dem die vorgesehene Arbeit endgültig abgesagt wird. Behandlung zu a) und b) wie Arbeitszeit
4. Ausbleibezeit	Ausbleibezeit für Fahrpersonal: grundsätzlich höchstens 32 Std., in Ausnahmefällen bis zu 36 Std.	keine Grenze festgesetzt; die freien Tage (vgl. Nr. 5) sind aber grundsätzlich am Betriebsort bzw. am Wohnsitz des Arbeitnehmers zu gewähren.	keine Grenze festgesetzt
5. Ruhetage	mindestens 52 Ruhetage/Jahr von durchschnittlich 32 Stunden möglichst 17 Ruhesonntage	innerhalb von 2 Wochen eine zusammenhängende Freizeit von mindestens 24 Std. und eine zusammenhängende Freizeit von mindestens 30 Std. (= 58½ Tage/Jahr). Von den innerhalb von 2 Doppelwochen anfallenden 4 freien Tagen sollen mindestens 2 auf Sonntage fallen (= 26 Ruhesonntage/Jahr).	a) nach Möglichkeit mindestens 26 freie Sonntage/Jahr von 38 Stunden Dauer, im übrigen für Sonntagsfahrt 1½ freie Tage b) für Sonntagsarbeit kein Freizeitausgleich

Anlage 2

Verschuldung der Deutschen Bundesbahn
in Millionen DM

Stand am Ende des Jahres	Verbindlichkeiten *) gegenüber dem Bund	gegenüber Dritten (Fremdverschuldung)	zusammen	Zinsaufwand
1957	4 132	3 299	7 431	195,6
1958	2 752	4 672	7 424	275,4
1959	3 436	5 612	9 048	325,5
1960	4 016	6 228	10 244	371,6
1961	4 021	7 664	11 685	384,2
1962	178	9 595	9 773	440,0

*) ohne schwebende Schuld

Anlage 3

Aufteilung der Selbstkosten der DB auf Reise- und Güterverkehr

1. Verbundbetrieb

Die Deutsche Bundesbahn hat auf fast allen Strecken ihres Netzes Reise- und Güterverkehr zugleich abzuwickeln. Diese weitgehende gemeinsame Benutzung der Strecken und zahlreicher Gleise in den Bahnhöfen bedingt, daß auch das stationäre Betriebspersonal, vor allem Fahrdienstleiter, Weichen- und Signalbediener sowie Schrankenwärter, in großem Umfang während der Arbeitszeit für die beiden Sektoren Reise- und Güterverkehr tätig sein muß. Ferner werden zur wirtschaftlichen Ausnutzung zahlreiche Lokomotiven laufend wechselweise im Güter- wie auch im Reisezugdienst eingesetzt. Ebenso ist teilweise aus Gründen zweckmäßiger Dienstplangestaltung des Fahrpersonals eine Verwendung sowohl bei Reise- wie bei Güterzügen nicht zu umgehen.

Selbst die bei der Betriebsabwicklung im allgemeinen streng voneinander getrennten Reise- und Güterzüge gehören nicht vollständig der einen oder anderen Verkehrskategorie an, da Güterzüge auch leere Personenwagen befördern und umgekehrt manche Güterwagen streckenweise in Personenzügen laufen, z. B. Eilgut oder Viehtransporte, und auch weil Expreßgut überwiegend in den Gepäckwagen der Reisezüge mitgenommen wird.

Nicht einmal bei den einzelnen Arbeitsgängen der Betriebsabwicklung ist vielfach eine reinliche Scheidung gegeben, z. B. im Rangierbetrieb.

So herrscht im gesamten Betrieb der DB der Verbundbetrieb vor, und zwar in einem Ausmaß, wie wohl kaum irgendwo in der gewerblichen Wirtschaft.

2. Kostenrechnung nach dem Benutzungsprinzip

Diesem Tatbestand des Verbundbetriebes muß die Kostenrechnung der DB Rechnung tragen. Grundlage dazu ist das Benutzungsprinzip. Bei ihm werden streng nach den allgemein gültigen Regeln und Methoden der Betriebswirtschaftslehre jeder einzelnen Leistung soviel an Kosten zugeschieden, wie ihrem Anteil an der Inanspruchnahme des Betriebsapparates entspricht.

3. Inhalt der Kostenrechnung

Die Kostenrechnung geht von dem Betriebsrechnungsabschluß der Jahresrechnung der DB aus, da dieser schon den bereinigten und periodenecht abgegrenzten leistungsbedingten Aufwand ausweist. Es sind lediglich noch einige durchlaufende Posten, z. B. Strom für bahneigene Wohnungen, die wegen des streng durchgeführten Bruttoprinzips in der Buchhaltung sowohl in den Erträgen wie in dem Aufwand erscheinen, auf beiden Seiten abzusetzen.

Dieser Aufwand enthält bereits alle Abschreibungen auf die Bahnanlagen und Fahrzeuge. Es sind ihm deshalb nur noch die Zinskosten hinzuzufügen, die sich aus den Effektivzinsen für das Fremdkapital sowie einer kalkulatorischen Verzinsung des Eigenkapitals einschließlich Rücklagen zusammensetzen.

Die so errechneten Kosten stellen also volle Selbstkosten dar.

4. Betriebsleistungen — Verkehrsleistungen

Die DB erstellt — wie jedes andere Verkehrsmittel auch — primär „Betriebsleistungen", d. s. Zugkm, Lokomotivkm, Wagenkm, Achskm, Platzkm, Personalkm, Bruttotkm usw. Diese als „Angebot" gefahrenen Betriebsleistungen werden erst und nur durch Inanspruchnahme durch das Publikum zur verkauften „Verkehrsleistung" — Personenkm oder Tariftonnenkm.

Diesem unvermeidlichen Weg über die „Betriebsleistung" zur bezahlten „Verkehrsleistung" muß auch die Kostenrechnung folgen. Als primäre Kostenträger fungieren deshalb die Betriebsleistungen. Erst nachdem festgestellt ist, wieviel an verkauften Verkehrsleistungen der betriebliche Einsatz erbracht hat, können die Kosten darauf verrechnet werden.

5. Kosten der Züge — Kosten der Verkehre

Im Hinblick auf die Weiterführung der Kostenrechnung bis zu den Kosten des Reise- und Güterverkehrs werden in der Betriebskostenrechnung zunächst die Kosten der diesem Ziele schon ziemlich nahekommenden Leistungen der

Reise- und Güterzüge

ermittelt.

In 1. wurde schon dargelegt, daß Reisezüge auch Leistungen für den Güterverkehr und umgekehrt Güterzüge für den Reiseverkehr erbringen. Die Kosten für diese „verkehrsartfremden" Leistungen werden dann in einem weiteren Rechengang bestimmt. Durch entsprechende Zu- und Absetzungen dieser Posten bei den Kosten der Züge entstehen dann die Kosten des Reise- bzw. Güterverkehrs.

6. Kosten der Leistungseinheiten

Durch Gegenüberstellung der Kosten mit den entsprechenden Leistungen ergeben sich die Kosten der Leistungseinheiten sowohl für die Betriebsleistungen Zugkm, Achskm, Bruttotonnenkm usw. wie auch der Verkehrsleistung Personenkm und Tariftonnenkm.

7. Aufteilung der Kosten auf Reise- und Güterzüge

7.1 Statistische Unterlagen

Um die verschiedenen, im Verbundbetrieb gleichzeitig entstehenden Betriebs- und Verkehrsleistungen zuverlässig zu erfassen und damit eine sichere Grundlage für die Kostenzuscheidung zu haben, führt die DB eine sehr umfangreiche, tief gegliederte und nach den Erfordernissen der Kostenrechnung ausgerichtete Betriebs- und Verkehrsleistungsstatistik. Grundsatz ist dabei, die einzelnen Leistungen möglichst sofort an Ort und Stelle bei ihrer Entstehung zu registrieren, z. B. vom Zugführer im oder am Zuge oder vom Aufsichtsbeamten im Bahnhof.

Für die Trennung nach Reise- und Güterzügen ist der Umstand günstig, daß diese beiden Kategorien von Zügen streng in der betrieblichen Durchführung und auch weitgehend räumlich getrennt in besonderen Bahnhofstellen behandelt werden.

7.1.1 Betriebsleistungsstatistik

Die Betriebsleistungsstatistik wird über Lochkarten erstellt. Jeder Zug erhält eine besondere Zuggattungsnummer, die ihn eindeutig als Reise- oder Güterzug kennzeichnet.

Täglich werden über alle Zugfahrten sogenannte „Zugdienstzettel" geführt, in denen getrennt nach Zuggattungen u. a. die gefahrenen Kilometer und die Zusammensetzung des Zuges nach Achsen und Tonnen sowie die Besetzung mit Zugbegleitern festgehalten wird. Im Lochkartenverfahren werden daraus die Zugkm, Achskm, Bruttotonnenkm sowie die Kilometerleistungen des Zugbegleitpersonals errechnet.

Ebenso werden die Leistungen jedes Triebfahrzeuges und dessen Personal täglich in einem „Lokomotivdienstzettel" erfaßt, ebenfalls nach Zuggattungen getrennt.

Desgleichen werden bei den regelmäßig wiederkehrenden Repräsentativerhebungen zur Aufgliederung des Rangieraufwandes für die Zwecke der Kostenrechnung alle Einzeltätigkeiten nach Arbeiten an den oder für die einzelnen Zuggattungen getrennt aufgeschrieben.

7.1.2 Verkehrsleistungsstatistik

Grundlage für die Erfassung der Verkehrsleistungen sind im Reiseverkehr die ausgegebenen Fahrausweise und im Güterverkehr die Beförderungspapiere, also vor allem der Frachtbrief. Der gesamte innerdeutsche Wagenladungsverkehr wird über eine elektronische Großrechenanlage in Frankfurt (Main) abgerechnet, wobei auch alle statistischen Daten gewonnen werden. Die Statistik der übrigen Verkehre wird im konventionellen Lochkartenverfahren bearbeitet oder zumindest werden die Ergebnisse mittels Lochkarten zusammengestellt. Die einzelnen Verkehre sind dabei stets völlig voneinander getrennt gehalten.

7.2 Personalaufteilung

Der gewichtige Posten Personal ist in der Buchhaltung nach Kostenarten, d. h. Löhne, Gehälter, Nebenbezüge, Sozialaufwand usw., gegliedert. Für die Zwecke der Kostenrechnung wird darüber hinaus noch monatlich eine Aufteilung des Personals der Betriebsführung — unterteilt nach Gehalts- bzw. Lohngruppen — auf rd. 140 verschiedene Beschäftigungsarten im Lochkartenverfahren vorgenommen. Damit wird der gesamte Personalaufwand funktionalen Kostenstellen zugeschieden, die den miteinander im Verbundbetrieb verzahnten Betriebsleistungen entsprechen.

Unterlagen für diese Aufteilung bilden die von allen Dienststellen täglich zu führenden Personalnachweise über die Bediensteten und deren Verwendung, die Dienstpläne für die einzelnen Posten, die zur Personalbemessung aufgestellten Arbeitszeitberechnungen auf Grund örtlicher mittlerer Zeitwerte für die einzelnen Tätigkeiten und die im Laufe des Monats von diesen Dienststellen erbrachten Betriebs- und Verkehrsleistungen.

Die auf diese Weise aufgeteilten Arbeitsstunden des produktiven Personals werden dann in der jährlichen Kostenrechnung unter Anrechnung des in den Personalnachweisen ebenfalls je Dienstzweig festgehaltenen Ausfalls und unproduktiven Einsatzes, z. B. für Krankheit, Urlaub oder Ausbildung, entsprechend den verschiedenen Gehalts- und Lohngruppen mit Geld bewertet und so die gesamten Personalkosten auf die einzelnen Beschäftigungsarten verteilt.

Die Beschäftigungsarten sind bereits weitgehend nach Reise- und Güterverkehr oder -zügen getrennt. Soweit dies nicht der Fall ist, insbesondere beim Fahrpersonal und dem Triebfahrzeugbehandlungsdienst, wird die auf Reise- und Güterzüge entfallende Arbeitszeit an Hand von Unterlagen aus der Betriebsleistungsstatistik, den Dienstplänen oder Arbeitszeitberechnungen ermittelt.

7.3 Sachkosten der Betriebsführung

7.3.1 Direkt zuscheidbare Beträge

Von den als Sachkosten der Betriebsführung gebuchten Beträgen kann ein Teil direkt dem Reise- oder Güterverkehr zugeschieden werden, z. B. Entschädigungen, Mieten, Beschaffungskosten für Fahrausweise u. dgl.

7.3.2 Energiekosten

In dem Rest sind die Energiekosten (Kohle, Strom, Treibstoffe) der wesentlichste Posten. Aus der Betriebsleistungsstatistik (s. 7.1.1) sind für jede Baureihe der Triebfahrzeuge die gesamten, für die Höhe der geleisteten Arbeit ausschlaggebenden „Leistungstonnenkm" (Ltkm), d. h. das Produkt aus Eigengewicht des Triebfahrzeugs und angehängter Last mit den geleisteten Kilometern, bekannt. Ebenso ist in der Betriebsleistungsstatistik der Verbrauch an Kohle bzw. Treibstoffen für die Triebfahrzeuge festgehalten. Zur Berücksichtigung des verschieden hohen Energieverbrauchs je Ltkm in den einzelnen

Zuggattungen infolge unterschiedlicher Geschwindigkeit und Zahl der Halte werden in Ltkm erst noch mit Äquivalenz-Ziffern (sogenannten Wertziffern) bewertet, bevor nach ihnen die Energiekosten auf die einzelnen Zuggattungen verteilt werden. Diese „Wertziffern" sind ermittelt worden aus Vergleichsrechnungen auf Grund der Verbrauchswertdiagramme, die nach wissenschaftlich exakten Methoden in den mit allen notwendigen modernen Meßeinrichtungen ausgerüsteten Meßwagen des Versuchsamtes der DB bestimmt worden sind.

7.3.3 Übrige Sachkosten der Betriebsführung

Die übrigen Sachkosten der Betriebsführung, wie z. B. für Raumheizung und -beleuchtung, Dienst- und Schutzkleidung, Ausrüstungsgegenstände, werden nach entsprechenden Schlüsseln, z. B. die Kopfzahl der beteiligten Bediensteten, verteilt.

7.4 Unterhaltung der Fahrzeuge

7.4.1 Triebfahrzeuge

Bei den Triebfahrzeugen wird, ihrem Charakter als ambulante Energiequellen entsprechend, unterschieden nach Unterhaltungskosten, die von der Laufleistung abhängen, z. B. für das Laufwerk, und solchen, die durch die Energieabgabe entstehen, z. B. für den Kessel oder das Getriebe. Entsprechend werden sie auf die einzelnen Zuggattungen an Hand der aus der Betriebsleistungsstatistik für jede Triebfahrzeugbauart und Zuggattung bekannten Laufkm oder Leistungstonnenkm verteilt. Die lauf- und lastabhängigen Kosten je Fahrzeugtype werden aus der Werkstättenabrechnung gewonnen, die nach dem System der auch in der Industrie üblichen Auftragsabrechnung aufgebaut ist.

7.4.2 Wagen

Da für Reise- und Güterzüge ein getrennter Wagenpark vorhanden ist, können diese Kosten direkt zugeschieden werden. Es müssen lediglich gewisse Anteile der Kosten für die Reisezug-Gepäckwagen auf die Expreßgutbeförderung verrechnet werden. Dies geschieht auf Grund von Sonderaufschreibungen über die Inanspruchnahme der Gepäckwagen durch Gepäck und Expreßgut, die von Zeit zu Zeit für einen bestimmten Zeitraum durchgeführt werden.

Die Kostenwerte selbst werden für jede Fahrzeugtype getrennt wie für die Triebfahrzeuge in der Werkstättenabrechnung ermittelt.

7.4.3 Bahnanlagen

Im Jahresabschluß der DB werden die Beträge für die Unterhaltung der Bahnanlagen bereits nach Anlagegruppen getrennt ermittelt und dargestellt. Soweit die Verwendung der einzelnen Anlagegruppen eindeutig ist, z. B. Laderampen, Güterabfertigungsgebäude oder Bahnsteige, kann die Zuscheidung auf Reise- oder Güterverkehr unmittelbar geschehen. Die Kosten der Unterhaltung für die gemeinsam benutzten Anlagen, insbesondere des Unterbaus (Dämme, Einschnitte, Brücken), Gleis- und Signalanlagen, sowie Wegübergangssicherungen (Schranken, Blinklichtanlagen) müssen nach der Benutzung aufgeteilt werden. Die dazu notwendigen Unterlagen liefert vor allem die Betriebsleistungsstatistik, z. B. Leistungstonnenkm als Maßstab für die über den Unterbau und die Gleise gerollte Last oder die Zahl der Züge oder Zugkm für die Häufigkeit der Bedienung von Signalen oder Schranken für Reise- bzw. Güterzüge.

7.5 Gemeinkosten

Die Gemeinkosten der Fahrzeugunterhaltung werden bereits in der Werkstättenrechnung mit erfaßt und auf die einzelnen Aufträge verrechnet. Ebenso enthalten die Unterhaltungsbeträge im Jahresabschluß auch die zugehörigen Gemeinkosten. Es bleiben noch übrig die Gemeinkosten der Betriebsführung. Das sind die Kosten des sogenannten „inneren Dienstes" und des „Verwaltungsdienstes". Zum inneren Dienst rechnen die nicht unmittelbar zum äußeren Betriebsgeschehen gehörigen Tätigkeiten als Dienststellenvorsteher, im Büro oder als Hilfskräfte, z. B. für Reinigung, Botengänge u. dgl., während zum Verwaltungsdienst alle Ämter, Direktionen, zentralen Stellen und die Hauptverwaltung zählen.

Personalzahl und Besoldungs(Lohn)gruppen des im inneren und Verwaltungsdienst beschäftigten Personals werden bei der in 7.2 beschriebenen Personalaufteilung festgestellt und die Kosten dafür ebenso errechnet. Diese werden — nach Dienstzweigen getrennt — als Gemeinkostenzuschlag auf die Kosten des Personals des „äußeren" Dienstes umgelegt.

Die Kosten des Verwaltungsdienstes, der für alle Dienstzweige tätig ist, werden als gleichmäßiger Prozentzuschlag auf die gesamten Betriebskosten verrechnet.

7.6 Abschreibungen

7.6.1 Abschreibungsmodus

Die Abschreibungen auf die gesamten Bahnanlagen und Fahrzeuge werden aus dem Wiederbeschaffungswert zu Gegenwartspreisen und der festgesetzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer für die einzelnen Anlagen oder Anlagengruppen berechnet. Dabei ist lineare Abschreibung zugrunde gelegt.

7.6.2 Triebfahrzeuge

Soweit die Triebfahrzeuge nur im Reise- oder Güterzugdienst eingesetzt sind, können die Abschreibungsbeträge direkt zugeschieden werden. Für die übrigen muß wiederum eine Aufteilung nach der Verwendung in den einzelnen Zuggattungen vorgenommen werden. Die dazu notwendigen Unterlagen — Leistungen, Betriebstage und die durchschnittliche tägliche Einsatzzeit im Betriebe — werden der Betriebsleistungsstatistik entnommen.

7.6.3 Wagen

Wegen des getrennten Wagenparks können die Abschreibungsbeträge für die Wagen unmittelbar in die Rechnung für Reise- bzw. Güterzüge übernom-

men werden. Abschließend ist noch die Korrektur für die Expreßgutbeförderung in Reisezuggepäckwagen anzubringen, wie bereits in 7.4.2 dargelegt wurde.

7.6.4 Bahnanlagen

Die Abschreibungsbeträge für die einzelnen Bahnanlagen werden in entsprechender Weise wie die Unterhaltungskosten — vgl. 7.4.3 — der Verwendung für Reise- oder Güterverkehr bzw. -züge verteilt. Zu diesem Zweck wird bei der Inventur für jede Anlage oder Anlagegruppe die Verwendungsart festgestellt und in die Lochkarten der Bestandskartei übernommen, die durch Änderungsmeldungen laufend auf dem neuesten Stand gehalten wird.

7.7 Zinskosten

Die Zinskosten — vgl. 3. — werden auf die Verkehrsarten nach dem Wert der für sie benutzten Anlagen und Fahrzeuge verteilt. Dabei wird methodisch in der gleichen Weise vorgegangen wie bei der Aufgliederung der Abschreibungsbeträge (s. 7.6).

7.8 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Reise- und Güterverkehrs ergeben sich schließlich durch Superpositionen all dieser zugeschiedenen oder auf dem Umweg über die Kosten der Züge ermittelten Kostenanteile.

8. Interdependenz der Kosten

Aus der engen Verzahnung der Betriebsleistungen für Reise- und Güterverkehr sowie des großen Anteils an gemeinsam benutzten Anlagen und Personal ergibt sich eine starke Interdependenz der Kosten zwischen diesen beiden Verkehrsarten. Jede günstige und ungünstige Entwicklung bei dem einen Verkehrszweig hat zwangsläufig entsprechende Auswirkungen auf die Kosten des anderen.

Die Prozentanteile dieser beiden Verkehrsarten an den Gesamtkosten der DB sind jedoch von Jahr zu Jahr verschieden, je nach Umfang und Struktur dieser Verkehre und der zu ihrer Bewältigung aufgewandten Betriebsleistungen. Ein festes Anteilsverhältnis, das dann auch a priori der Aufteilung gewisser Kosten zugrunde gelegt werden könnte, besteht also nicht.

9. Wirtschaftsergebnis

Diesen nach dem Benutzungsprinzip ermittelten vollen Selbstkosten werden die entsprechenden Erträge gegenübergestellt und auf diese Weise für jede Verkehrsart das wirtschaftliche Ergebnis ermittelt.

Ein dabei ausgewiesenes Defizit zeigt zunächst lediglich an, daß die Erträge zur Kostendeckung nicht ausgereicht haben. Es sagt aber noch nichts über den Grad der Wirtschaftlichkeit im Gesamtunternehmen DB aus. Insbesondere läßt sich daraus auch nicht erkennen, wie sich das finanzielle Ergebnis der DB verändern würde, wenn diese „defizitäre" Verkehrsart eingeschränkt oder ganz abgestoßen würde. Dazu sind besondere Untersuchungen und Rechnungen notwendig.

10. Durchschnittskosten und spezielle Selbstkosten

In der laufenden Kostenrechnung der DB werden zunächst nur die Durchschnittskosten je Kostenträgereinheit, z. B. Zugkm, Achskm, beförderte Tonne, Personenkm oder Tariftonnenkm, ermittelt.

Diese Mittelwerte haben nur für allgemeine Überlegungen einen ausreichenden Aussagewert. Für bestimmte Fragestellungen, sei es hinsichtlich der wirtschaftlichsten Betriebsführung oder insbesondere als Grundlage für Tarifmaßnahmen, werden jeweils Sonderrechnungen angestellt. Je nach dem Grad der Abweichung der speziellen Verhältnisse des zu untersuchenden Falles von dem in den Durchschnittskosten sich widerspiegelnden statistischen Durchschnitt werden dazu die mittleren Kostenwerte der laufenden Kostenrechnung Kostenstelle für Kostenstelle nach den für sie geltenden Veränderlichkeitsgesetzen abgewandelt oder eine völlig neue Kostenrechnung erstellt mit den Elementen der laufenden Kostenrechnung, die ggf. vorher entsprechend abgewandelt oder neu errechnet werden.

Auch allen diesen Sonderrechnungen werden die dargelegten Prinzipien zugrunde gelegt. Ihre Ergebnisse stellen — je nach Aufgabenstellung — die vollen oder marginalen speziellen Selbstkosten des Einzelfalles dar.

Durch die strenge Anwendung des Benutzungsprinzips ist in jeder Kostenrechnung, auch den Sonderrechnungen, der jeweils zuzurechnende Anteil an gemeinsamen Kosten eindeutig festgelegt.

Anlage 4

Sonderprobleme des Verkehrsmarktes der Binnenschiffahrt

Etwa 75 bis 80 % der Leistungen auf deutschen Binnenwasserstraßen werden auf dem Rhein und im Wechselverkehr mit dem Rhein erbracht. Eine Darstellung der Struktur der Rheinschiffahrtsmärkte charakterisiert daher weitgehend die Marktverhältnisse der gesamten deutschen Binnenschiffahrt.

Abgesehen von dem Verkehr mit flüssigen Brennstoffen kann heute trotz besonderer Merkmale der Rheinschiffahrt eine Einheit des Binnenschiffahrtsmarktes unterstellt werden. Die besonderen Merkmale dieses Marktes liegen darin, daß sich einmal der Wettbewerb der deutschen Binnenschiffahrt schon seit Jahren unter uneingeschränkter Beteiligung der ausländischen Flotte am innerdeutschen Verkehr vollzieht und daß zum anderen der internationale Rheinverkehr eine andere Wettbewerbsordnung realisiert als der deutsche Rheinverkehr. Im internationalen Verkehr herrscht von jeher der Wettbewerb über den Preis, ohne daß er bisher langfristig zu einem Marktausgleich und damit zu einer ökonomischen Investitionssteuerung führte.

Die innerdeutsche Verkehrsordnung versucht, den Unvollkommenheiten des Marktes mit Festfrachten und durch Zusammenfassung der kleinen Partikulierbetriebe zu begegnen. In der internationalen Rheinschiffahrt dienen dem gleichen Zweck freiwillige Zusammenschlüsse und Abreden (Pools und Konventionen) sowie enge Verbindungen zu einzelnen großen Verladern oder gar zum Staat (z. B. in der Schweiz und in Frankreich).

Dennoch konnte das erklärte Ziel der Bemühungen nicht erreicht werden. Dieses Ziel liegt darin, eine stabile Ordnung des Wettbewerbs zwischen der Rheinschiffahrt und den konkurrierenden Landverkehrsmitteln sowie innerhalb der Rheinschiffahrttreibenden auf dem Gesamtmarkt ein Ausschalten ruinöser Konkurrenz, eine langfristige Kostendeckung und eine an den Nachfragewünschen ausgerichtete Steuerung der Angebotsgrößen (Kapazität) zu erreichen.

Unter Beachtung der großen Schwierigkeiten, die sich der Schaffung einer stabilen Ordnung des Rheinschiffahrtsmarktes entgegenstellen und in Ansehung der Tatsachen, daß

> der natürliche Ausleseprozeß des Marktes nicht funktioniert;
>
> das verfügbare Angebot am Markt bleibt, solange die variablen Kosten noch gedeckt sind;
>
> die Preisuntergrenze wegen der relativ geringen variablen und der relativ hohen fixen Kosten sehr tief liegt;
>
> das Angebot zersplittert, eine ausgeglichene Baupolitik unmöglich ist und mit ständigen Überkapazitäten gerechnet werden muß;
>
> die Konkurrenz mit den Landverkehrsmitteln nur erfolgreich durchgeführt werden kann, wenn auch die Rheinschiffahrt Preisdifferenzierung einführt,

versuchten die Rheinschiffahrttreibenden eine Neuordnung des gesamten Rheinverkehrs mit Hilfe der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt auf zwei Wirtschaftskonferenzen zu erreichen.

Die geringe Wirksamkeit der Empfehlungen der Wirtschaftskonferenz von 1952 führte im Jahre 1959 zu einer zweiten Wirtschaftskonferenz, die in vier Kommissionen die Probleme der Marktordnung behandelte. Die Ursachen für die ausgebliebene Verständigung seit der letzten Konferenz 1952 wurden untersucht und die Gründe für das fehlende Gleichgewicht in der Rheinschiffahrt erneut genannt.

Von der Konferenz wurden die Kapazität der Rheinflotte beeinflussende Maßnahmen und die Gründung einer „Internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (INTAR)" empfohlen. Die Mitglieder der INTAR sollen nationale Arbeitsgemeinschaften sein. Die INTAR kann nur mit Zustimmung der Mitglieder die Einhaltung bestimmter Frachten und die Quotenaufteilung von Transporten bestimmen, sie hat jedoch die Möglichkeit, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um für alle Rheinschiffahrttreibenden eine möglichst ausgeglichene Beschäftigung zu erreichen und notwendige Stillegungen gleichmäßig zu verteilen. Die nationalen Arbeitsgemeinschaften sollen alle Schiffe, die für den Gütertransport geeignet sind, in ein Kapazitätsregister eintragen. Die Eigner dieser Schiffe sind verpflichtet, während der Zeit ihrer Beschäftigung Zahlungen an einen Kapazitätsausgleichsfonds zu leisten. Dieser soll Stillegevergütungen für eingetragene Schiffe bestreiten, die nachweislich beschäftigungslos sind. Die Vergütung soll vom 8. Tage für höchstens 21 Tage gewährt werden. Weitere Maßnahmen in bezug auf die angebotene Kapazität sollen bei Bedarf in der Form getroffen werden, daß gewisse Teile des eingetragenen Schiffsraums bewußt für eine bestimmte Zeit gegen Stillegeentschädigung aus dem Angebot herausgelöst werden.

Mit diesen Maßnahmen hoffte die Konferenz,

> die latente und permanente Krise der internationalen Rheinschiffahrt zu lösen,
>
> die Beschäftigung zwischen Reedereien und Partikulieren und zwischen den nationalen Rheinflotten gleichmäßig zu gestalten und
>
> einen stabilisierenden Einfluß auf die Frachtenhöhe zu erreichen.

Da eine Minderheit auf der Konferenz 1959 diese Vorschläge nicht unterstützte, beschloß die Konferenz, die vorliegenden Berichte der Zentralkommission zu übergeben. Diese soll prüfen, ob derartige Ordnungsvorschläge notwendig und wirtschaftlich vertretbar sind und ob die Zentralkommission in voller Überzeugung den nationalen Regierungen empfehlen kann, ihren Rheinschiffahrttreibenden die Durchsetzung dieses Ordnungswerkes zu ermöglichen.

Anlage 5

Methodische Probleme der vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße

Gutachten

erstattet dem Bundesminister für Verkehr

von Prof. Dr. Dr. W. Böttger, Köln; Prof. Dr. A. F. Napp-Zinn, Frankfurt; Prof. Dr. P. Riebel, Mannheim und Frankfurt; Prof. Dr. H. St. Seidenfus, Gießen; Prof. Dr. Ing. habil. B. Wehner, Berlin.

November 1962

GLIEDERUNG

0 Vorbemerkung

Der Bundesminister für Verkehr hat am 17. April 1962 dem Gutachterkreis den Auftrag erteilt, eine „gutachtliche Äußerung zu methodischen Problemen der vergleichenden Wegekostenrechnung für Schiene, Straße und Binnenwasserstraße" zu erstellen und dem Gutachterkreis eine Reihe von Arbeitsunterlagen, die im Anhang aufgeführt sind, zur Verfügung gestellt.

Der Gutachterkreis hat diese Unterlagen und Ausarbeitungen sorgfältig geprüft und bei seinen Überlegungen berücksichtigt. Er hielt es darüber hinaus für zweckmäßig, in Gesprächen mit Vertretern der Verkehrsverwaltung einzelne Sachprobleme zu erörtern.

1 Ziel einer Wegerechnung

Die *vergleichende Wegerechnung* soll eine der Voraussetzungen für rationale Entscheidungen der Verkehrspolitik schaffen. Unter den möglichen Zielen einer Wegerechnung interessiert in der vorliegenden Untersuchung die Gewinnung von Maßstäben zur Herstellung von formal gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrszweigen. Gleichgültig jedoch, welche Wege der Staat beschreitet, um mit Hilfe der Verkehrs- und Finanzpolitik eine pretiale Lenkung des Verkehrsangebots und der -nachfrage in Richtung auf ein Optimum hin zu erreichen, so ist es in jedem Falle notwendig, die Aufwendungen zu kennen, die im Bereich der Verkehrswege vorgenommen werden; denn selbst in dem Falle, in dem diese Aufwendungen unter Vernachlässigung der realen Faktorbeziehungen nach dem Prinzip gleicher Belastung der Verkehrszweige (égalité des péages) oder allgemeiner Entlastung (staatliche Übernahme dieser Aufwendungen) manipuliert werden, ist es notwendig, sie zu kennen, um rationale verkehrspolitische Entscheidungen treffen zu können.

Die Durchführung der Rechnung kann mit Hilfe einer *Kostenrechnung,* einer *Ausgabenrechnung* oder einer *Mischrechnung,* die Elemente beider Rechnungsverfahren enthält, erfolgen.

Die *Kostenrechnung* ist ein im Interesse der ökonomischen Lenkung der Produktionsfaktoren sinnvoller Versuch, möglichst eindeutige Beziehungen zwischen Kosten und Leistungen aufzudecken. Schwierigkeiten entstehen für die Kostenrechnung in allen den Fällen, in denen die Zurechnung nicht eindeutig möglich ist, so z. B. wenn mit dem Einsatz von Kostengütern mehrere Leistungen zugleich entstehen. Dieser Fall ist gerade bei den Verkehrswegen typisch. Ein externer Leistungsverbund ergibt sich bei allen Verkehrswegen dadurch, daß sie nicht nur wirtschaftlichen Zwecken dienen, sondern auch staatliche Bedürfnisse befriedigen. Bei den Binnenwasserwegen speziell ergeben sich weitere wirtschaftliche Leistungen für die Landeskultur, Industriewasserversorgung und Abwasseraufnahme, u. U. für die Elektrizitätswirtschaft. Aber auch intern (innerhalb des Verkehrs) bewirken die Wegeaufwendungen unterschiedliche Leistungen für die einzelnen Arten und Größen von Fahrzeugen, was insbesondere beim Straßenverkehr deutlich wird. Noch undurchsichtiger sind die Beziehungen zwischen den Verwaltungskosten und den Leistungen. Weitere Schwierigkeiten, zwischen Kosten und Leistungen eine Beziehung herzustellen, resultieren aus der Tatsache, daß Kosten verursacht werden, ohne daß irgendwelche Leistungen entstehen (Kosten der Betriebsbereitschaft).

Schließlich kann in der Kostenrechnung keine voll befriedigende Lösung für die Zurechnung unregelmäßiger Ausgaben für Anlageinvestitionen auf die Perioden der Nutzung gefunden werden, da sich die Nutzungsdauer der Anlagegüter ex ante nicht übersehen läßt und die zeitliche Verteilung des Werteverzehrs nicht meßbar ist.

Soweit diese Schwierigkeiten bestehen, führt eine auf Vollständigkeit bedachte Kostenrechnung zur Herstellung mehr oder weniger willkürlicher Beziehungen zwischen Kosten und Leistungen. Die moderne industrielle Kostenrechnung beschränkt sich daher heute auf die Verrechnung der direkten Kosten und verzichtet darauf, für die nur willkürlich schlüsselbaren Kosten Beziehungen zu den Leistungen herzustellen.

Der Umstand, daß eine hinreichend eindeutige Kostenrechnung auf große Schwierigkeiten stößt, kann Anlaß zu der Auffassung geben, daß es besser sei, die Kostenrechnung aufzugeben und durch eine *Einnahmen-Ausgaben-Rechnung* zu ersetzen. Eine solche Rechnung würde nur danach fragen, ob die in einem Jahr anfallenden Ausgaben, gleich ob Investitions- oder Betriebsaufwand, durch Einnahmen gedeckt werden. Hohe Investitionsaufwendungen in einem Jahr würden damit Leistungen zugerechnet werden, die an dem Werteverzehr nur in geringem Maße beteiligt sind. Umgekehrt würden Leistungen in investitionsarmen Perioden weniger belastet werden, als ihrem Werteverzehr entspricht. Allein aus diesem Grunde ist eine Einnahmen-Ausgaben-Rechnung für die vorliegenden Zwecke nicht ausreichend. Dazu kommt, daß die Ausgaben der öffentlichen Haushalte von politischen Faktoren bestimmt werden und häufig nicht in genügendem Zusammenhang mit wirtschaftlichen Überlegungen stehen.

Die Kostenrechnung erscheint deshalb trotz der genannten Einwendungen für eine vergleichende Wegerechnung geeigneter als die Ausgabenrechnung.

Die Kostenrechnung müßte allerdings wegen der unterschiedlichen Anlageintensität der Verkehrswege und Verkehrszweige, ihrer unterschiedlichen Risiken in bezug auf technische und wirtschaftliche Überholung durch eine kumulativ über mehrere Jahre durchgeführte Ausgabenrechnung kontrolliert werden.

Weiterhin muß man sich darüber klar sein, daß wegen der Kosten- und Leistungsverbundenheit im Verkehr Vergleiche von Kostenteilen nur eine sehr begrenzte Aussagekraft haben, da zwischen Investitionen im Weg und Traktionskosten Substitutionsmöglichkeiten bestehen. Erst der totale Kostenvergleich vermeidet die Schwierigkeiten, die dadurch auftauchen, daß Verkehrswege unterschiedliche Funktionen haben können, diese jedoch technisch nicht zu trennen sind (vgl. 20). Da in der Betriebswirtschaftslehre Übereinstimmung darüber besteht, daß Umfang, Gliederung und Bewertung der in die Rechnung einzubeziehenden Kosten zweckbedingt sind, soll versucht werden, eine „Grundrechnung" im Sinne Schmalenbachs zu entwickeln, die es gestatten soll, mit einem Minimum an Umrechnungen Sonderrechnungen für verschiedene Zwecke und Situationen anzustellen.

Schließlich ist zu bemerken, daß aus den Ergebnissen einer Kostenrechnung nur dann verkehrspolitische Konsequenzen gezogen werden dürfen, wenn ein Zusammenhang zwischen den Wegeausgaben und Wegeeinnahmen in der Weise hergestellt wird, daß die Verkehrsnutzer selbst an der Entscheidung über die Verwendung der Einnahmen beteiligt werden.

2 Wegekosten und ihre Abgrenzungen

Die Erfassung der Wegekosten setzt voraus, daß eine begriffliche Festlegung des Verkehrswegs und seiner Funktionen erfolgt. Erst dann lassen sich Kostenarten und Kostenstellen festlegen, nach denen die Höhe der Wegekosten zu ermitteln ist.

20 Wege und ihre Funktionen

Man kann den Begriff „Weg" von zwei Gesichtspunkten her definieren; einmal *institutionell* als technische Einrichtung (etwa im Sinne von baulichen Anlagen ...), zum anderen *funktionell* als eine Summe von Funktionen (Unterlage für das Fahrzeug, Richtungsgebung ...). Beide Aspekte sind voneinander nicht zu trennen. Der Begriff muß daher beides zum Ausdruck bringen:

Wege sind dauerhafte ortsfeste Anlagen, die Verkehrsstationen verbinden und die notwendige Unterlage für die Fortbewegung von Fahrzeugen, Menschen und Tieren bieten. [1])

Dabei ist unerheblich, ob sie von der Natur gebrauchsfertig dargeboten werden, vom Menschen gebrauchsfertig gemacht oder künstlich geschaffen sind. Die Unterlage variiert mit der Art der Fahrzeuge. Der technische Aufbau des Wegs hängt ab von der Art der Fahrzeuge, für die er bereitgestellt wird. Dabei übernimmt der Weg über das bloße Darbieten der Unterlage hinaus je nach Art des Fahrzeugs unter Umständen weitere Funktionen, die der sicheren und wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs dienen. So ist mit allen Binnenverkehrswegen die Funktion der Verkehrssicherung mit Hilfe von Signaleinrichtungen verbunden. Andererseits übernimmt nur beim Schienenverkehr die Schiene z. B. die Wegefindung, Richtungsgebung und bestimmte Sicherungsfunktionen, beim elektrifizierten Schienenverkehr darüberhinaus die Rückführung des Fahrstroms, also Funktionen, die bei anderen Verkehrsmitteln vom Fahrzeug, dem Lenker oder durch Dritte ausgeübt werden. Diese zusätzlichen Funktionen sind technisch so eng mit der Darbietung der Unterlage verbunden, daß eine exakte Trennung der Einrichtungen, die für andere Funktionen, z. B. Fahrzeuglenkung, Wegefindung, Verkehrssicherung, geschaffen sind, häufig nicht möglich ist.

Zu den Wegen gehören demnach alle dauerhaften ortsfesten Anlagen, die zur Verbindung zwischen den Verkehrsstationen geschaffen sind.

Die *Abgrenzung von Verkehrsweg und Verkehrsstation* ist deshalb notwendig, weil im gesamten Verkehrswesen folgende Betriebsfunktionen zwingend zu unterscheiden sind:

1. Abfertigung,
2. Umschlag (Ein-, Um- und Ausladen),
3. Beförderung.

Eine Abgrenzung zwischen Verkehrsweg und Station ist daher *unter funktionalen Gesichtspunkten* notwendig. Umschlag und Abfertigung sind Aufgabe der Station, die Beförderung vollzieht sich über den Verkehrsweg.

Diese Abgrenzung bereitet insofern Schwierigkeiten, als die Verkehrswege innerhalb der Station nicht nur als Umschlags- und Abfertigungseinrichtungen notwendig sind, sondern darüber hinaus der Fortbewegung der Fahrzeuge dienen. Unterscheidet man jedoch zwischen der *Primär- und* der *Sekundärfunktion* von Ladegleisen und Ladestraßen in Güterbahnhöfen und Binnenhäfen sowie Bahnhofsgleisen, so ist unbestreitbar, daß ihre Primärfunktion in der Erfüllung erweiterter Umschlagsaufgaben (unmittelbares Heranführen zum Umschlagsort) zu sehen ist, die dabei zu bewältigende geringe Raumüberbrückung jedoch durchaus sekundärer Natur ist.

Unter Verkehrsstationen versteht man die Verkehrseinrichtungen, die für den Umschlag und die Abfertigung bestimmt sind.

Demnach gehört zu den Stationen auch der Teil der Verkehrswege, der als Standort der Fahrzeuge beim Umschlag dient. Dieser Anteil ist oft nicht exakt abzugrenzen, da der Stationsweg häufig zugleich als Weg für den eigentlichen Verkehr (Durchfahrt auf Bahnhofsgleisen, Verkehr zum Be- und Entladen auf der Straße) und unter Umständen zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs benutzt wird. Aus diesem Grunde werden zu den Stationen nur die Einrichtungen gerechnet, die ausschließlich der Abfertigung und dem Umschlag dienen. Alle Wege innerhalb der Station, soweit sie nicht ausschließlich der Abfertigung, dem Umschlag und dem Abstellen von Fahrzeugen vorbehalten sind, sind als Wege anzusehen. Wenn nämlich die Station aufgehoben wird, so bleibt der Verkehrsweg dennoch in aller Regel erhalten. Es ist demnach gerechtfertigt, bei Teilen

[1]) Für den Leitungsverkehr ist eine isolierte Wegedefinition nicht möglich, da die Verkehrsleitungen die Funktionen von Verkehrsweg und Transportgefäß in sich vereinigen.

von Verkehrswegen, die sowohl der Beförderung als auch der Abfertigung, dem Umschlag und dem Abstellen von Fahrzeugen dienen, die Beförderungsfunktion als die primäre anzusehen. Im Gegensatz dazu werden Ladegleise, Ladestraßen und entsprechende Einrichtungen der Binnenschiffahrt ganz überflüssig, wenn eine Station aufgehoben wird; daher ist in diesem Falle die Beförderung auf diesen reinen Stationswegen nur sekundärer Natur, d. h. unmittelbar vom Umschlag abgeleitet und abhängig. Nicht zu den Wegen gehören Kaianlagen an offenen Strömen und Kanälen mit den Anlagenteilen, die über die normale Uferbefestigung hinausgehen. Haltebuchten und ähnliche Einrichtungen bei der Straße und bei Kanälen rechnen zu der Station. Bunkerstationen, zu denen auch die Tankstellen und Wasserversorgungsanlagen rechnen, sind als Umschlagseinrichtungen anzusehen, mithin den Stationen zugehörig.

Soweit Verkehrswege alternativ zum Abstellen der Fahrzeuge und für den eigentlichen Verkehr dienen (Abstellen von Zügen auf vorübergehend nicht benötigten Gleisen, Parken von Kraftwagen auf der Straße), sollen sie in vollem Umfang als Verkehrswege angesehen werden. Ortsfeste Anlagen, die ausschließlich für das Abstellen oder Stillegen von Fahrzeugen bestimmt sind (Fahrzeug„lager"), sollen nicht als Bestandteil der Wege angesehen werden (Parkplätze, reine Abstellgleise, Winter- und Schutzhäfen). Sie sind ein besonderer Teil der Stationen.

Wege, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, sind im Rahmen dieser Wegerechnung nicht zu berücksichtigen, weil sie entweder gar keinen Aufwand der öffentlichen Hand bedingen (z. B. private Anschlußgleise) oder der Aufwand nicht für privatwirtschaftliche Nutzung bestimmt ist (z. B. Forstwege, militärische Wegeanlagen). Ebensowenig sind stillgelegte Wege zu berücksichtigen, die einen außerordentlichen betriebsfremden oder leistungsfremden Aufwand bedingen können und daher in einer Kostenrechnung keinen Platz finden dürfen. *Folgende Wegekategorien sind in eine vergleichende Wegerechnung einzubeziehen:*

1. S c h i e n e n w e g e. Dazu gehören demnach alle ortsfesten dauerhaften Anlagen, die der Fortbewegung des schienengebundenen Verkehrs auf eigenen Gleiskörpern dienen, soweit sie nicht den Stationen zuzurechnen sind. Die Aufgliederung nach Wegearten (Haupt- und Nebenstrecken, Normal- und Schmalspur usw.) ist für unsere Problemstellung bedeutungslos.

2. L a n d w e g e. Dazu gehören demnach alle ortsfesten Anlagen, die der Fortbewegung des nichtschienengebundenen Verkehrs dienen, soweit sie nicht den Stationen zuzurechnen sind. Das schließt jedoch nicht aus, daß die Landwege von Schienenbahnen, die über keinen eigenen Gleiskörper verfügen, mitbenutzt werden.

Die Landwege können gegliedert werden in:

I. 1. Wege für den Gemeingebrauch
   2. Wege für den Eigengebrauch (keine Wege im Sinne dieses Gutachtens)

II. 1. Wege für den Innerortsverkehr
   2. Wege für den Außerortsverkehr

III. Nach Bauweise und Nutzung in:
   1. Fußwege
   2. Reitwege
   3. Radwege
   4. Wege für den gemischten Verkehr
      a) klassifizierte Straßen (Bundesstraße, Landstraße I. Ordnung, Landstraße II. Ordnung)
      b) nicht klassifizierte Straßen
   5. Kraftverkehrsstraßen (= Nur-Autostraßen), z. B.
      Stadt- und Überland-Autobahnen, auch sonstige klassifizierte Straßen.

3. B i n n e n - S c h i f f a h r t s w e g e. Dazu gehören demnach alle Binnen-Wasserstraßen, die von der Binnenschiffahrt benutzt werden, soweit sie nicht den Stationen zuzurechnen sind.

Im einzelnen handelt es sich um:

I. Freie (regulierte) Flüsse

II. Kanalisierte Flüsse

III. Kanäle

IV. Binnen-Seewasserstraßen, soweit sie von Binnenschiffen befahren werden

V. Binnen-Seen.

21 Inhalt der Wegekosten

Der Inhalt der Wegekosten bestimmt sich nach *Kostenarten* und *Kostenstellen.*

210 Kostenarten

Zu den Wegekosten gehören grundsätzlich die *Anlagekosten,* die *Betriebskosten* und die *Verwaltungskosten* des Verkehrswegs. In beiden Fällen kann es sich handeln um *direkte* oder *indirekte* Wegekosten einerseits, und um *ursprüngliche* oder *abgeleitete* Wegekosten andererseits. Die Abgrenzung zwischen Anlage- und Betriebskosten ist nicht unproblematisch. Die Unterscheidung zwischen ursprünglichen (primären) und abgeleiteten (sekundären) Kostenarten ist notwendig, um dem unterschiedlichen Sicherheitsgrad in der Kostenerfassung Rechnung zu tragen. Nur die ursprünglichen Kostenarten lassen sich im Gegensatz zu den abgeleiteten eindeutig erfassen, da sie für Kostengüter entstehen, die unmittelbar vom Markt bezogen werden.

Insgesamt ergibt sich folgende Gliederung der Wegekostenarten:

Gliederung der Wegekosten

A. Wegeanlagekosten
   I. Abschreibungen auf
      1. Anfangsbestand

2. Partielle und totale Ersatzinvestitionen
3. Zusatz- (oder Netto)-investitionen

II. Zins auf

1. Grundstück
2. den um die Abschreibungen verminderten Investitionswert

(Anfangsbestand + Ersatzinvestitionen + Nettoinvestitionen)

B. Wegebetriebskosten [1])

I. Unterhaltungs- (oder Instandhaltungs-)kosten

II. Bedienungskosten

C. Laufende Verwaltungskosten

Unter *Wegeanlagekosten* ist der Güterverzehr zu verstehen, der durch die reine Bereitstellung der Wegeanlagen hervorgerufen wird. Demgegenüber enthalten die *Wegebetriebskosten* den Güterverzehr, der zu den Wegeanlagekosten hinzukommt, wenn die Wegeanlagen jederzeit nutzungsbereit sein sollen. *Die Verwaltungskosten* betreffen Aufwendungen, die für die Dispositionen teils im Bereich der Wegeanlagen, teils im Bereich des Betriebs der Wege getroffen werden.

Die *Wegeanlagekosten* umfassen *Abschreibungen* und *Zinsen* auf das in den Wegeanlagen investierte Kapital.

Die *Abschreibung* soll den Wertverzehr zum Ausdruck bringen, der bei der Bereitstellung und Nutzung des langlebigen Wirtschaftsgutes Weg in einer Wirtschaftsperiode eintritt. Dabei ist es gleichgültig, ob dieser Wertverzehr durch den Gebrauch, natürliche Einflüsse im Zeitablauf (Verwitterung usw.), den technisch-wirtschaftlichen Fortschritt oder den Fristablauf bei Konzessionserteilung bedingt ist. Das bedeutet, daß Abschreibungen nur auf Anlagegütern, die durch die Bereitstellung und Nutzung verzehrt werden, vorgenommen werden dürfen. Eine Abschreibung auf Grundstücke ist nur zulässig bei kostenlosem Heimfall des Grundstücks: Theoretisch tritt bei Wegegrundstücken auch dann ein Werteverzehr ein, wenn die Wege ohne einen Abbau der Anlagen, der die Grundstücke für andere Zwecke verwendbar machen würde, endgültig stillgelegt werden. Man könnte diesen Fall in Anlagewagniskosten berücksichtigen, deren Höhe jedoch nur auf Grund von subjektiven, sehr unsicheren Erwartungen bestimmt werden könnte. Da es unmöglich ist, das Anlagewagnis für die einzelnen Verkehrszweige auf Grund objektiver Kriterien zu ermitteln, sollte davon abgesehen werden, sie in den Wegekostenvergleich einzubeziehen. Als theoretisch weniger richtige, aber besser zu praktizierende Methode bietet sich an, auf den Grundstückswert tatsächlich stillgelegter Wegestrecken Sonderabschreibungen vorzunehmen — gegebenenfalls auf die übersehbare Zeitspanne zwischen Beschluß und Durchführung verteilt — und in der Wegekostenrechnung als gesonderten Posten auszuweisen. Solange Wege nur in unbedeutendem Umfange stillgelegt werden, wird die Genauigkeit der Rechnung nicht mehr beeinträchtigt als durch Ansatz geschätzter Beträge für das Stillegungswagnis.

Die *Höhe der Periodenabschreibung* wird bestimmt von:

1. der Abschreibungssumme (Anfangsbestand + partielle und totale Ersatzinvestitionen + Nettoinvestitionen ./. Ausmusterungsüberschuß),
2. der Abschreibungsdauer,
3. dem Verteilungsmodus (Abschreibungsmethode).

Die Ermittlungen der *Abschreibungssumme* ist im wesntlichen ein Bewerutungsproblem [1]). Partielle und totale Ersatzinvestitionen gehören deshalb zur Abschreibungssumme, weil mit ihnen ein zusätzlicher Güterverzehr verbunden ist. Der jeweilige Neuwert der Wegeanlagen ist um den zu erwartenden Überschuß der Ausmusterungserlöse über die Demontage- und Verkaufskosten zu vermindern.

Die *Abschreibungsdauer* sollte nach der mutmaßlichen *wirtschaftlichen Nutzungsdauer* festgelegt werden. Die Obergrenze der wirtschaftlichen Nutzungsdauer wird durch die *technische Nutzungsdauer* gesetzt, die von folgenden Faktorengruppen abhängt:

1. Technische Eigenschaften des Anlagegutes,
2. Umweltbedingungen während des Gebrauchs,
3. Art und Grad der Nutzung,
4. Art und Grad der Pflege und Instandhaltung der Anlagen.

Die wirtschaftliche Nutzungsdauer ist in der Regel geringer, weil noch folgende Faktoren hinzukommen:

1. Erhöhung bestimmter Betriebskosten mit steigendem Alter der Anlagen,
2. Abnahme der quantitativen und qualitativen Leistungsfähigkeit je Zeitabschnitt (Periodenkapazität) und damit auch Abnahme der Erträge mit steigendem Alter,
3. Marktverschiebungen auf den Beschaffungs- und Absatzmärkten,
4. Kosten- und Ertragsvorteile modernerer Anlagen,
5. Fristablauf von Konzessionsrechten,
6. Änderungen rechtlicher Bestimmungen.

Infolge des Zusammenwirkens derartig vieler Faktoren, die ihrerseits ständigen Änderungen unterworfen sind, stößt die Ermittlung sowohl der technischen als auch der wirtschaftlichen Nutzungsdauer und damit auch der Abschreibungsdauer auf größte Schwierigkeiten. Die Unsicherheit bei der Ermittlung der erwarteten wirtschaftlichen Nutzungsdauer ist um so größer, je weiter sich die Erwartungen in die Zukunft erstrecken müssen; weiterhin steigt die

[1]) Zur Vermeidung von Mißverständnissen sei darauf hingewiesen, daß der Begriff „Wegebetriebskosten" nicht identisch ist mit dem Begriff „Betriebskosten", wie er von den Trägern des Schienenverkehrs verwendet wird.

[1]) zur Frage der Bewertung vgl. 310

Unsicherheit mit zunehmender Geschwindigkeit des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts.

Die Schätzung der technischen Lebensdauer kann sich noch am ehesten auf Erfahrungen (insbesondere Lebensdauerstatistiken) stützen, wobei zu beachten ist, daß diese Werte infolge des technischen Fortschritts nicht ohne weiteres in die Zukunft projiziert werden dürfen. Weit weniger kann man sich bei der Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer auf Erfahrungen verlassen, da politisch-ökonomische Ereignisse der Vergangenheit kein Indiz für künftige Entwicklungen geben. Es bedarf also bestimmter Erwartungen über die technische, ökonomische und politische Entwicklung, wenn man die Abschreibungsdauer von Wegeanlagen ermitteln will.

Die *Verteilung der Abschreibungssumme* auf die einzelnen Abrechnungsperioden ist deshalb schwierig, weil allenfalls die technische Abnutzung, nicht jedoch die wirtschaftliche Entwertung in den einzelnen Perioden gemessen werden kann. Man ist deshalb auf Annahmen und/oder Konventionen angewiesen. Die bisher in der Kostenrechnung bevorzugte lineare Abschreibung, bei der alle Perioden innerhalb der wirtschaftlichen Nutzungsdauer einer Anlage gleich belastet werden, zeichnet sich durch ihre Einfachheit aus. Sie dürfte in Anbetracht der vielen Unsicherheiten, mit denen das Abschreibungsproblem ohnehin verknüpft ist, für eine vergleichende Wegekostenrechnung den anderen Abschreibungsmethoden gegenüber (degressive, progressive u. a. Abschreibungsmethoden) vorzuziehen sein. Dazu kommt, daß bei Anwendung der linearen Abschreibung die Altersstruktur der Anlage die Abschreibungshöhe nicht beeinflußt, so daß sowohl der Vergleich zwischen den verschiedenen Verkehrszweigen in der gleichen Wirtschaftsperiode als auch der Vergleich zwischen den verschiedenen Wirtschaftsperioden erleichtert wird. Insbesondere bestehen bei der linearen Abschreibung eindeutige Beziehungen zwischen den Abschreibungsraten und dem investierten Kapital.

Die Bereitstellung von Kapital stellt einen ökonomischen Wert dar, der bei Inanspruchnahme des Kapitalangebots verzehrt wird. Für diesen Wertverzehr ist ein Preis, der *Zins*, zu entrichten. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um eigenes oder um fremdes Kapital handelt. Davon abgesehen, wird bei einem Vergleich zwischen verschiedenen Betrieben oder Wirtschaftszweigen die Verrechnung eines kalkulatorischen Zinses notwendig, weil nur so die unterschiedliche Kapitalintensität zum Ausdruck gebracht werden kann.

Die *Verzinsung des Anlagekapitals* ist sowohl für den Grundstückswert als auch für den um die Abschreibungen verminderten Investitionswert (Anfangsbestand + Ersatzinvestitionen + Nettoinvestitionen) der Anlagen zu errechnen [1]). Die Zinshöhe muß in einem Zusammenhang mit der tatsächlichen Kapitalrentabilität stehen. Im Hinblick auf die aus dem Wegekostenvergleich zu ziehenden wirtschaftspolitischen Konsequenzen ist es zweckmäßig, nicht die durchschnittliche Nominalverzinsung der auf dem Kapitalmarkt gehandelten festverzinslichen öffentlichen und privaten Anleihen zugrunde zu legen, sondern — als aktuellen Preis — die durchschnittliche Effektivverzinsung der im jeweils vergangenen Jahr emittierten festverzinslichen öffentlichen und privaten Anleihen. Der Einfachheit halber sollte man der Errechnung der Effektivverzinsung nur den Ausgabekurs zugrunde legen. Das bedingt freilich in der Regel eine jährliche Neufestsetzung des Zinssatzes. Das spielt jedoch für den Umfang der Rechenarbeit keine Rolle, da man ohnehin den Wert des zu verzinsenden Kapitals jährlich neu ermitteln muß.

[1]) zu den Bewertungsfragen vergleiche 310

Die *Wegebetriebskosten* umfassen *Unterhaltungs-(oder Instandhaltungs-)kosten* und *Bedienungskosten.*

Unterhaltungs- oder Instandhaltungskosten betreffen Maßnahmen zur Erhaltung des betriebsfähigen Wegs, deren Leistungswirksamkeit (Nutzungsdauer) die Dauer einer Rechnungsperiode nicht überschreitet. Darunter fallen auch Maßnahmen, die streng genommen als partielle Ersatzinvestitionen anzusehen sind, z. B. das laufende Ausbaggern von Fahrrinnen in den Wasserwegen, das Ausbessern von Schlaglöchern in den Landwegen usw. Im Falle der Aktivierung dieser Aufwendungen müßten sie jedoch spätestens in der folgenden Rechnungsperiode voll abgeschrieben sein. Infolgedessen ist der Fehler selbst dann geringfügig, wenn die Nutzungsdauer die Periodengrenze überschreitet. Aus Gründen der Rechnungsvereinfachung sollen daher auch solche kurzfristig vermögenswirksamen Ersatzinvestitionen den Unterhaltungskosten zugeordnet werden.

Unter den *Bedienungskosten* der Wegeanlagen sind die Kosten zu verstehen, die neben den Unterhaltungskosten für den Betrieb von Verkehrswegen erforderlich sind. Sie stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Verkehrsablauf und dienen insbesondere der Herstellung eines reibungslosen und sicheren Verkehrsflusses. Dazu gehören bei der Eisenbahn z. B. die Aufwendungen für die Bedienung der Stellwerke und Signalanlagen, der Stromzuführung [1]) usw., beim Straßenverkehr z. B. die Aufwendungen für die Verkehrssicherheit (Straßenpolizei, Signalanlagen usw.), bei den Wasserwegen z. B. die Aufwendungen der Schleusenbedienung und der Verkehrssicherung (Wahrschau, Strompolizei, Markierungsänderungen usw.).

Die gesonderte Erfassung der *laufenden Verwaltungskosten* erweist sich als zweckmäßig, weil

1. sich die Verwaltungsaufgaben sowohl auf die Errichtung und Betreuung der Anlagen als auch auf den Betrieb der Verkehrswege erstrecken und
2. bei den Landstraßen und Binnenwasserwegen gesonderte Wegeverwaltungen vorhanden sind, dagegen beim Schienenweg die Verwaltung der Wege im Rahmen der Gesamtverwaltung erfolgt.

Für die Erfassung der Wegeverwaltungskosten in den Verkehrsministerien und den Selbstverwaltungskörperschaften der Gemeinden sowie bei der

[1]) vgl. S. 48

Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn ergeben sich besondere Zurechnungsprobleme, weil die Gliederung der Verwaltungen nicht den Erfordernissen einer isolierten Wegekostenerfassung entspricht.

Von den oben angeführten Wegekostenarten sind die Wegebetriebskosten und die Wegeverwaltungskosten stets *abgeleitete Kostenarten*, die sich aus einer Mehrzahl ursprünglicher Kostenarten zusammensetzen; bei den Wegeanlagekosten handelt es sich um eine Mischung von ursprünglichen und abgeleiteten Kostenarten, weil nur ein Teil der Wegeanlagen vom Markt (Ingenieurbüros, Bauunternehmungen usw.) bezogen wird. Für die abgeleiteten Kostenarten ergeben sich besondere Zurechnungsprobleme, sowohl im Hinblick auf die einzelnen Wegekostenarten als auch auf Wegeteile; denn nur bei den ursprünglichen Kostenarten (Fremdleistungen) liegt die Ausgabe eindeutig fest, die einem bestimmten Objekt zuzurechnen ist.

Die abgeleiteten Wegekostenarten können nur über eine Kostenstellenrechnung ermittelt werden.

211 Kostenstellen

Kostenstellen sind Kostenerfassungs- und Zurechnungsbereiche, die nach folgenden Gesichtspunkten gebildet werden können:

1. Räumliche Gesichtspunkte (Prinzip der räumlichen Einheit),
2. Organisatorische Gesichtspunkte (Prinzip des in sich abgegrenzten Verantwortungsbereichs),
3. Funktionelle Gesichtspunkte (Prinzip des einheitlichen Aufgabenbereichs),
4. Kalkulatorische Gesichtspunkte (Prinzip der einheitlichen Kostenstruktur).

Im Idealfall ist eine Kostenstelle unter allen vier Gesichtspunkten in sich einheitlich. Bei den Verkehrsbetrieben können die Verantwortungsbereiche in der Regel nicht so abgegrenzt werden, daß sie zugleich räumliche und funktionelle Einheiten darstellen und eine einheitliche Kostenstruktur aufweisen. Der Zwang zur räumlichen Dezentralisierung führt dazu, daß sowohl gleiche Funktionen in verschiedenen Stellen ausgeübt werden als auch eine Funktionshäufung in einzelnen Stellen (z. B. Bahnmeisterei) auftritt. Deshalb ist für den Verkehrsbetrieb eine „einschichtige", nur nach einem Kriterium geordnete Kostenstellenrechnung nicht ausreichend. Da für einen Wegekostenvergleich zwischen den einzelnen Verkehrszweigen jedoch die räumliche und organisatorische Gliederung in den Hintergrund tritt, ist es zweckmäßig, die Kostenstellen nach funktionellen Gesichtspunkten zu bilden. Für die Erfassung der Kosten ist es jedoch notwendig, zunächst auf eine nach Verantwortungsbereichen oder räumlichen Gesichtspunkten gegliederte Kostenstellenrechnung zurückzugreifen, um die Kosten dann nach Funktionsbereichen umzugruppieren. Sowohl für die Kostenerfassung als auch für die Kostenzurechnung müssen für die einzelnen Verkehrszweige sehr detaillierte Kostenstellenpläne entwickelt werden. Diese bauen auf den Dienststellengliederungen und den dazugehörigen Funktionsplänen auf (z. B. Aufgaben einer Bahnmeisterei). Häufig wird es notwendig sein, aus den Dienststellen- und Funktionsplänen die für die Wegekostenrechnung relevanten Aufgaben auszugliedern, weil bei den einzelnen Dienststellen eine Vermischung von Funktionen, die den Weg betreffen, mit solchen, die sich auf andere Bereiche beziehen, auftritt (z. B. Fahrbetrieb, Stationsbetrieb). Bei dieser Ausgliederung ist die Wegedefinition sinngemäß anzuwenden.

Die Aufstellung detaillierter Kostenstellenpläne für die einzelnen Verkehrszweige selbst ist *kein methodisches, sondern ein organisatorisches Problem.*

3 Prinzipien der Bewertung und Zurechnung

30 Allgemeines

Die Ermittlung der Wegekosten umgreift die *Erfassung der direkten Wegekosten* und die *Zurechnung der indirekten Wegekosten*, die ihrerseits zuvor für andere Kostenbereiche direkt ermittelt werden müssen.

Bei der *Erfassung der direkten Kosten* ist zwischen zwei verschiedenen Typen von Kostenarten zu unterscheiden:

1. Kostenarten, bei denen sich die Mengen- und Preiskomponente der Kosten getrennt erfassen läßt (z. B. qm Oberflächennachbehandlung einer Straßendecke x Preis je qm)
   und
2. Kostenarten, bei denen sich die Mengen- und Preiskomponente der Kosten nicht getrennt erfassen läßt (z. B. Abschreibungen einer Strombrücke).

In beiden Fällen tritt das Bewertungsproblem auf, während das Problem der Mengenerfassung nur im ersten Falle eine Rolle spielt.

Indirekte Wegekosten können in bezug auf den Weg nicht erfaßt, sondern nur nach einer Reihe von konkurrierenden Zurechnungsprinzipien zugerechnet werden. Soweit interne Leistungen anderer Bereiche von den Wegen empfangen werden (Gas für die Beleuchtung einer Gemeindestraße, daß vom gemeindeeigenen Gaswerk bezogen wird), besteht allerdings die Möglichkeit, die Mengenkomponente direkt zu erfassen. Das Zurechnungsproblem geht dann in das Bewertungsproblem ein.

31 Bewertungsprinzipien

Bei der Bewertung handelt es sich um nichts anderes als um die Festlegung eines *internen Preises* für Kostengüter oder Leistungen, die noch nicht abgesetzt sind. Die Bewertung wird notwendig, weil die Kostengüter, sobald sie in den Bereich des Betriebes eingehen, aus ihrem Zusammenhang mit dem Beschaffungsmarkt und damit ihren Anschaffungspreisen gelöst sind, ohne daß bereits der Zusammenhang mit dem Absatzmarkt und damit künftigem Absatzpreis sichergestellt ist, solange die daraus hergestellten oder herzustellenden Leistungen im

Markt noch keinen Abnehmer gefunden haben. Die *Unsicherheit der Bewertung* ist einerseits durch die Veränderungen, die im Zeitraum zwischen Beschaffung und Absatz vor sich gehen, und zum anderen durch die Umwandlungen bedingt, die das Kostengut im Laufe des Leistungsprozesses erfährt. Weil niemand die Frage nach dem Wert der Kostengüter und der noch nicht abgesetzten Leistungen eindeutig beantworten kann, *ist die Bewertung ein Problem, für daß sehr viele Lösungen möglich sind, von denen keine den Anspruch auf absolute Richtigkeit erheben kann.*

Je nach Situation und Fragestellung ist vielmehr die eine oder andere Lösung *zweckmäßiger.* Die verschiedenen Zwecke, denen die Kostenrechnung dienen soll, erfordern auch verschiedene Bewertungsansätze.

Bei aller Subjektivität der Bewertung hat man sich jedoch an die Tatsachen zu halten, und zwar in erster Linie an die Preise im Markt. Die nächstliegende Orientierungsmöglichkeit ist dabei der tatsächlich für das Kostengut bezahlte *Anschaffungspreis,* der den Vorzug hat, jederzeit eindeutig feststellbar zu sein. Bei stärkeren Preisveränderungen wird man dagegen sowohl für Betriebsvergleiche als auch für alle Dispositionsrechnungen den relevanten Tagespreis im Beschaffungsmarkt wählen. Für Entscheidungen, die weiter in die Zukunft hineingreifen, wird man versuchen, von den künftig zu erwartenden Preisen, insbesondere dem Preis am Tage der Wiederbeschaffung *(„Wiederbeschaffungspreis"),* auszugehen.

Zu diesen Alternativen in zeitlicher Hinsicht (Vergangenheit, Gegenwart, Zukunft) kommt noch die Möglichkeit, sich nach dem *Beschaffungsmarkt* oder dem *Absatzmarkt* zu orientieren. Vorwiegend wird man sich in der Kostenrechnung nach dem Beschaffungsmarkt, oder allgemeiner, nach der Herkunft der Kostengüter richten, denn diese Orientierung liegt auch vor, wenn man sich für die Bewertung selbsterstellter Leistungen an die Herstellkosten hält. Die Orientierung am Absatzmarkt scheidet bei den ursprünglichen Kostenarten völlig aus. Dagegen ist sie für die Bewertung von Kuppelprodukten und die Festlegung von „Verrechnungspreisen" (Betriebspreisen) für absatzfähige Zwischenerzeugnisse sowie von „kalkulatorischen Ertragspreisen" für die Leistungsrechnung von Bedeutung.

Der Betrieb ist aber bei der Bewertung seiner Kostengüter keineswegs gezwungen, sich an die Marktpreise zu halten, er kann vielmehr auch vom Marktpreis mehr oder weniger unabhängige *Betriebspreise* oder sogenannte „Verrechnungspreise" festsetzen.

Insgesamt gesehen muß man sich bei allen Bewertungsproblemen in der Kostenrechnung bewußt bleiben, daß die *Bewertung* in der Kostenrechnung *zwei Funktionen* auszuüben hat:

1. Verschiedenartige Kostengüter vergleichbar und addierbar zu machen;
2. Maßstäbe für wirtschaftliche Entscheidungen zu liefern.

Daraus folgt, daß in der Wegekostenrechnung Bewertungsfragen nicht nur für die Anlagekosten, sondern auch für die Betriebs- und Verwaltungskosten auftauchen.

Bei *Kostengütern, die in langen Zeiträumen ersetzt werden,* wie dies regelmäßig bei allen Wegeanlagen der Fall ist, ist es notwendig, bei der Bewertung auf *einheitliche Stichtage* abzustellen, weil die gegenwärtig vorhandenen Wegeanlagen ein ganz unterschiedliches Alter aufweisen und seit ihrer Beschaffung wesentliche Veränderungen des Geldwertes und der Preisrelationen eingetreten sind. Hierfür bietet sich der Tagespreis (Beschaffungspreis am Stichtag) an. [1]) Bei Kostengütern, die kurzfristig ersetzt werden, ist es nur ein kleiner Fehler für den Betriebsvergleich, wenn man am tatsächlich bezahlten Anschaffungspreis festhält, zumal im Bereich der Wegekosten die kurzfristigen Preisschwankungen nicht allzu erheblich sein dürften.

32 Zurechnungsprinzipien

320 Allgemeines

Das Problem der Kostenrechnung entsteht nur für solche Kosten, die im Hinblick auf das jeweilige Bezugsobjekt nicht direkt erfaßt werden oder erfaßt werden können, also für die sogenannten Gemeinkosten.

In der betriebswirtschaftlichen Literatur wie in der Praxis wird allgemein gefordert, daß die Gemeinkosten auf die Kostenstellen und auf die Kostenträger nach dem *Verursachungsprinzip* zugerechnet werden sollen. Danach hat jede Kostenstelle und jeder Kostenträger die Kosten zu tragen, die sie verursacht haben. Gewöhnlich schweigt man sich in der Literatur darüber aus, was unter Verursachungsprinzip im Rahmen der Gemeinkostenzurechnung verstanden werden soll, doch wird indirekt aus der Art der Anwendung deutlich, daß man das Verursachungsprinzip in der Kostenrechnung nicht oder nicht ausschließlich — dem modernen Sprachgebrauch entsprechend — als Ursache-Wirkungs-Beziehung, im Sinne der causa efficiens auffaßt.

Wenn man nämlich den Leistungen jene Kosten zurechnen will, die „um ihretwillen" aufgewendet wurden, dann handelt es sich um eine Mittel-Zweck-Beziehung, um eine Zurechnung nach dem *Finalprinzip* oder Mittel-Zweck-Prinzip. Auf diese teleologische Interpretation des Verursachungsprinzips in der betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung hat Erich Kosiol (Kritische Analyse der Wesensmerkmale des Kostenbegriffs, in: Betriebsökonomisierung, Festschrift für Rudolf Seyffert, Köln und Opladen 1958, S. 26) hingewiesen. Diese Auslegung der Begriffe Ursache und Verursachung geht offen-

[1]) Der Ausdruck „Wiederbeschaffungspreis" wird absichtlich vermieden, weil von einem echten Wiederbeschaffungspreis nur am Tag der tatsächlichen Wiederbeschaffung, der bei vorhandenen Anlagen in unbekannter Zukunft liegt, gesprochen werden kann.

sichtlich auf die mittelalterliche Philosophie zurück, die unter anderem neben der causa efficiens auch die causa finalis oder die Zweckursache kennt, nach der — entgegen dem heutigen Sprachgebrauch — auch die Mittel als durch den Zweck „verursacht" angesehen werden. Da dies zu Mißverständnissen führen muß, sollte man auch im betrieblichen Rechnungswesen dem Sprachgebrauch in den Naturwissenschaften, der Technik und der modernen Philosophie folgen und den Begriff „Verursachung" nur im Sinne von Ursache-Wirkungs-Beziehungen gebrauchen und diesem Kausalprinzip das Finalprinzip im Sinne von Mittel-Zweck-Beziehungen gegenüberstellen.

321 Verursachungsprinzip

Von einem Ursache-Wirkungszusammenhang kann nur gesprochen werden, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die Ursache muß der Wirkung zeitlich vorausgehen.
2. Die Ursache muß die notwendige Voraussetzung für das Eintreffen der Wirkung sein, die nicht weggedacht werden kann, ohne daß die Wirkung mit Sicherheit entfällt („keine Wirkung ohne Ursache").
3. Wenn die Ursache vorliegt, muß zwangsläufig und ausnahmslos die Wirkung eintreten („keine Ursache ohne Wirkung").

Ob diese Voraussetzungen bei den Beziehungen zwischen Kosten und Leistungen erfüllt sind, muß bezweifelt werden.

Erstens können die Leistungen nicht die Ursache der Kosten sein, da die Leistungen zeitlich nicht vor, sondern gleichzeitig mit dem Verzehr der Kostengüter entstehen. Das ist sehr deutlich beim Bau einer Straße zu beobachten, die erst allmählich über viele Teilleistungen entsteht. Dabei werden während der gesamten Bauzeit ständig Arbeitsleistungen Baumaterialien, Leistungen von Baumaschinen, Treibstoffe und andere Kostengüter eingesetzt. Mit dem Entstehen der Teilleistungen gehen die eingesetzten Kostengüter als solche unter. Das Entstehen der Leistung und das Verzehren der Kostengüter sind ein simultaner Akt, ja man kann sagen, nur „zwei Aspekte ein und desselben Geschehens" (Erich Schäfer: Die Unternehmung, 4. Aufl., Köln und Opladen 1961, S. 204 u. 261). Man kann deshalb auch nicht umgekehrt sagen, daß der Anfall von Kosten die Ursache für das Entstehen von Leistungen ist.

Denn zweitens ist nicht der Verzehr der Kostengüter, der allen gängigen Definitionen der Kosten zugrunde liegt, eine unabdingbare Voraussetzung für das Entstehen von Leistungen, sondern der Einsatz bestimmter Güter — zu denen auch Energien und Dienstleistungen zählen — in einer bestimmten Kombination und unter bestimmten Bedingungen. Dabei ist für das Entstehen von Leistungen auch der Einsatz solcher Güter unabdingbare Teilvoraussetzung, die überhaupt nicht verzehrt werden — wie Grundstücke — und daher auch keinen Ansatz zur Ableitung von Kostenarten geben. [1])

Genau betrachtet werden also die Kosten zugleich mit den Leistungen durch den Einsatz von Gütern im Rahmen bestimmter technischer Bedingungen verursacht. Dabei ist das Verzehren von Kostengütern und das Entstehen von Leistungen nicht zwangsläufig gekoppelt, denn wenn die Bedingungen des Gütereinsatzes den Erfordernissen nicht hinreichend entsprechen, entstehen wohl Kosten, aber keine Leistungen oder doch keine brauchbaren. Daher kann man auch nicht indirekt über den Gütereinsatz quasi-kausale Beziehungen zwischen Kosten und Leistungen herstellen, allenfalls korrelative.

Drittens läßt sich die Entstehung der Leistungen nicht auf den Einsatz eines einzigen Kostengutes, also auf eine einheitliche Ursache, zurückführen, sondern nur auf den Einsatz einer Vielheit von Kostengütern, der noch dazu unter ganz bestimmten Bedingungen erfolgen muß. Die Entstehung der Leistungen ist also die Wirkung eines mannigfaltig zusammengesetzten *Ursachenkomplexes.* Aus technischen, rechtlichen und wirtschaftlichen Gründen muß ein Teil der für die Leistungserstellung erforderlichen Faktoren langfristig disponiert und bereitgehalten werden, wie Grundstücke, Gebäude, maschinelle Anlagen und Einrichtungen, aber auch Arbeitskräfte, ein Teil des Kapitals und des Materials, für deren Vorhaltung wiederum Steuern bezahlt und Fremddienstleistungen aufgewandt werden müssen. Ebenso müssen die Organisation und die Marktbeziehungen unter langfristigen Gesichtspunkten aufgebaut und aufrechterhalten werden. Nur ein Teil des Gütereinsatzes, vor allem Stoffe und Energien, brauchen erst von Fall zu Fall entsprechend der Art und der Menge der jeweils erforderlichen Leistungen eingesetzt zu werden. Somit entsteht ein wesentlicher Teil der Kosten lediglich deshalb, weil menschliche und sachliche Produktionsfaktoren für die Leistungserstellung in Betriebsbereitschaft gehalten werden müssen, auch wenn sie nicht genutzt und somit keine Leistungen hervorgebracht werden. Dabei handelt es sich unter den heutigen Bedingungen um den größten Teil der Personalkosten, die zeitbedingten Abschreibungen, gewisse Steuern, die Zinsen und einen Teil der Fremddienstkosten. Ohne Zweifel ist die Erstellung und Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft notwendige Voraussetzung für die Leistungserstellung, aber doch nur *Teilursache,* die allein noch nicht notwendigerweise die Entstehung von Leistungen bewirkt. Daher können die Kosten der Betriebsbereitschaft auch nicht den Leistungen kausal zugerechnet werden, und zwar auch nicht indirekt über den Gütereinsatz. Faßt man die Betriebsbereitschaft als eine Leistung besonderer Art auf, dann verlagert sich lediglich das Problem. Hier könnte man zwar

[1]) Im Gegensatz zu anderen Anlagegütern werden daher von Grundstücken — von Abbaugrundstücken und ähnlichen Sonderfällen abgesehen — auch keine Abschreibungen in der Kostenrechnung verrechnet; entsprechend sind die Kosten der Verzinsung bei Grundstücken vom vollen Betrag des im Grundstück gebundenen Kapitals zu rechnen, ohne Rücksicht auf Art, Grad oder Dauer der Nutzung.

die Bereitschaftskosten der Betriebsbereitschaft indirekt quasi-kausal zurechnen, aber keine Kausalbeziehungen zwischen der Betriebsbereitschaft und den Leistungen herstellen, weil die Leistungsbereitschaft eben nur Teilursache der Leistungsentstehung ist. Damit es zur Entstehung von Leistungen kommt, bedarf es zusätzlich des Einsatzes von Energie und Material, vielleicht auch weiterer Fremddienstleistungen. Diese variablen Faktoren spielen die Rolle der *auslösenden Teilursachen.* Aber diese auslösenden Teilursachen *allein* können die Entstehung von Leistungen nicht bewirken, wenn nicht die übrigen Teilursachen (Leistungbereitschaft) vorliegen. Würde beispielsweise zwischen dem variablen Materialeinsatz und der Leistung im Straßenbau ein kausaler Zusammenhang bestehen, dann müßte aus einem Kubikmeter hingeschüttetem Beton zwangsläufig 4 qm Straßendecke — ohne irgendwelches weiteres Hinzutun — entstehen. Wohl ist der vabriable Kostengütereinsatz Gesamtursache der variablen Kosten, doch nur Teilursache der Leistungsentstehung. Deshalb muß selbst für die Zurechnung der variablen Kosten oder Grenzkosten das Verursachungsprinzip als höchst fragwürdig erscheinen. Immerhin läßt sich zwischen den auslösenden Teilursachen und den Leistungen ein eindeutiger korrelativer Zusammenhang herstellen, der sich unter anderem darin niederschlägt, daß man den variablen Stoff-, Material- und Dienstleistungseinsatz direkt für die Leistungen erfassen kann.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß das Verursachungsprinzip in der vorstehenden strengen Auffassung als Prinzip der Kostenzurechnung in jedem Falle ausscheidet.

322 Proportionalitätsprinzip

Wie wir gesehen haben, besteht eine gleichlaufende Korrelation zwischen den variablen Kosten einerseits und den entstehenden Leistungen andererseits, weil sich beide aus dem Einsatz variabler Kostengüter ableiten. Deshalb bietet sich *für die Zurechnung variabler Kosten* auf die Leistungen — soweit sie nicht ohnehin direkt für die Leistungen erfaßt werden — das *Proportionalitätsprinzip* an. Wie Kurt Rummel (Einheitliche Kostenrechnung, 3. Aufl., Düsseldorf 1949) nachgewiesen hat, ist eine Kostenrechnung überhaupt nur auf Grund einer vorausgesetzten Proportionalität der Kosten zu betrieblichen Größen möglich. Damit Kosten auf eine bestimmte Bezugsgröße verrechnet werden können, ist es notwendig, daß die zu verrechnenden Kosten und die Kostenbezugsgröße

1. gleichlaufend (positiv) korrelieren,
2. linear korrelieren,
3. auf Grund eines sinnvollen Zusammenhangs korrelieren.

Wenn auch das Proportionalitätsprinzip gar nichts darüber aussagt, welcher Art der sinnvolle Zusammenhang zwischen den Kosten und der Kostenbezugsgröße sein muß, so ist es doch nur sinnvoll anwendbar, wenn die Kosten und die Kostenbezugsgröße letztlich von gleichen Einflußgrößen abhängen. Eine solche positive Korrelation kann bei veränderlichen Leistungsmengen nur gegenüber den *variablen Kosten* bestehen, die ihrer Natur nach direkt für die jeweiligen Leistungen erfaßt werden könnten, bei denen man aber — meist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit — darauf verzichtet. So wäre es beispielsweise technisch und organisatorisch durchaus möglich, in einer Reparaturwerkstatt jede Maschine mit einem Stromzähler auszustatten und so den Stromverbrauch für jeden Arbeitsgang und damit Reparaturauftrag einzeln zu erfassen. Die Kosten dafür sind aber — in Anbetracht des meist geringen Stromkostenanteils — im Vergleich zum Erkenntniswert gewöhnlich viel zu hoch, so daß man sich damit begnügt, den Energieverbrauch für eine Gruppe von Maschinen oder den ganzen Reparaturbetrieb gemeinsam zu messen. Damit werden die Stromkosten der Maschinen zu Gemeinkosten der Reparaturaufträge. Nach einem Vorschlag von Peter van Aubel (P. van Aubel und I. Hermann: Selbstkostenrechnung in Walzwerken und Hütten, Leipzig 1926, S. 76) bezeichnet man derartige Kosten als *„unechte Gemeinkosten"* zum Unterschied von *„echten Gemeinkosten"*, die auch bei Anwendung bester Erfassungsmethoden für die jeweiligen Kostenbezugsgröße nicht direkt erfaßt werden können. Ein Beispiel für derartige variable echte Gemeinkosten sind die für den Transport des leeren Zuges erforderlichen Energiekosten, die auf keine Weise direkt für den Personen- und Gepäcktransport oder die verschiedenen transportierten Güter gesondert erfaßt werden können. Die Kosten eines Kreuzungsbauwerkes und die Kosten eines Schienenweges, der sowohl für Personen- als auch für Güterzüge dient, sind Beispiele für fixe echte Gemeinkosten.

Für die Zurechnung *„unechter Gemeinkosten"* ist das *Proportionalitätsprinzip* ohne weiteres anwendbar, wenn sich eine hinreichend strenge Korrelation zwischen der Schlüsselgröße und den (variablen) Kosten ergibt. Der „Kostensatz" (z. B. Kosten je Maschinenstunde, Kosten je qm in Anspruch genommene Fläche) und der „Zuschlagssatz" (z. B. Gemeinkostenzuschlag von x % auf die Stoffkosten) sind hierbei die von Fall zu Fall zu ermittelnden Proportionalitätsfaktoren, die sich aus der Steigerung der Regressionsgeraden im Korrelationsdiagramm oder als Steigungskoeffizient der Regressionsgleichung ergeben. Soweit die variablen Kosten nicht linear verlaufen, lassen sich gewöhnlich Teilbereiche abgrenzen, in denen eine proportionale Näherungsfunktion im Rahmen der zulässigen Abweichungen liegt, so daß die Bedingung der linearen Korrelation angenähert gegeben ist.

Nicht einmal als Näherungslösung brauchbar ist dagegen das Proportionalitätsprinzip für die Zurechnung *variabler Kosten auf Kuppelprodukte,* da es sich hierbei um „echte Gemeinkosten" handelt, für die sich keine Schlüssel (Proportionalitätsfaktoren) finden lassen, die den oben erläuterten Bedingungen genügen können.

Für die Verrechnung von *Bereitschaftskosten* hat Rummel eine Proportionalität zur Zeit (Kalenderzeit, Schichtzeit usw.) unterstellt, die eine indirekte Zurechnung nach dem Proportionalitätsprinzip ermöglichen soll. Tatsächlich besteht aber eine derartige Proprotionalität zur Zeit nicht oder nur scheinbar.

Erstens stimmt in der Regel der Zahlungs- und Abrechnungsrhythmus nicht mit den Dispositionszeiträumen überein, was sich deutlich am Vergleich der wöchentlichen Lohnzahlungen oder dem Stundenlohnsatz einerseits, den monatlichen Gehaltszahlungen andererseits mit den gesetzlichen und üblichen Kündigungsfristen sowie den erforderlichen Zeitspannen für die Gewinnung und Einarbeitung neuer Arbeitskräfte zeigt. Zweitens ist die Zeit an sich zwar ein Kontinuum und beliebig unterteilbar, doch nimmt sie für ökonomische Dispositionen aus rechtlichen, organisatorischen, soziologischen und technischen Gründen Quantencharakter an. Solche Zeitquanten können einerseits durch Kalenderzeitabschnitte, wie Stunden, Arbeitsschichten, Woche, Monat, Quartal, Jahre präsentiert werden, andererseits können sie als Saisonzyklen und -abschnitte (z. B. Zuckerrübenkampagne, Zeit der Schulferien), Lebensdauer von Anlagen und Dauer bestimmter Vorgänge (z. B. Abbinden von Beton) in Erscheinung treten. Aus diesen Gründen besteht drittens auch keine Proportionalität zwischen der Kalenderzeit und der Leistung. Insgesamt zeigt sich, daß die Anwendung des Proportionalitätsprinzips auf Bereitschaftskosten höchst fragwürdig ist.

Für die Zurechnung von Bereitschaftskosten, von variablen echten Gemeinkosten (Bsp. Kuppelproduktion) und solchen variablen Kosten, für die sinnvolle Proportionalitätsbeziehungen nicht bekannt sind, bleibt daher nur noch das Final- oder Zweckprinzip, die Zurechnung von Kosten auf Grund von Mittel-Zweck-Zusammenhängen.

323 Final- oder Zweckprinzip

Eindeutige Mittel-Zweck-Beziehungen bestehen dann, wenn bestimmte Kostengüter ausschließlich für eine ganz bestimmte Kostenstelle, Funktion, Leistungsgruppe oder Leistungsart bereitgestellt worden sind. So kann kein Zweifel darüber bestehen, daß Schienenwege ausschließlich für Schienenbahnen — und je nach der technischen Ausstattung und den Abmessungen für Eisenbahnen, Straßenbahnen usw. — bereitgestellt worden sind; daher sind die Kosten des Schienenweges eindeutig der Eisenbahn oder der Straßenbahn auf Grund ihrer Zweckbestimmung zuzurechnen.

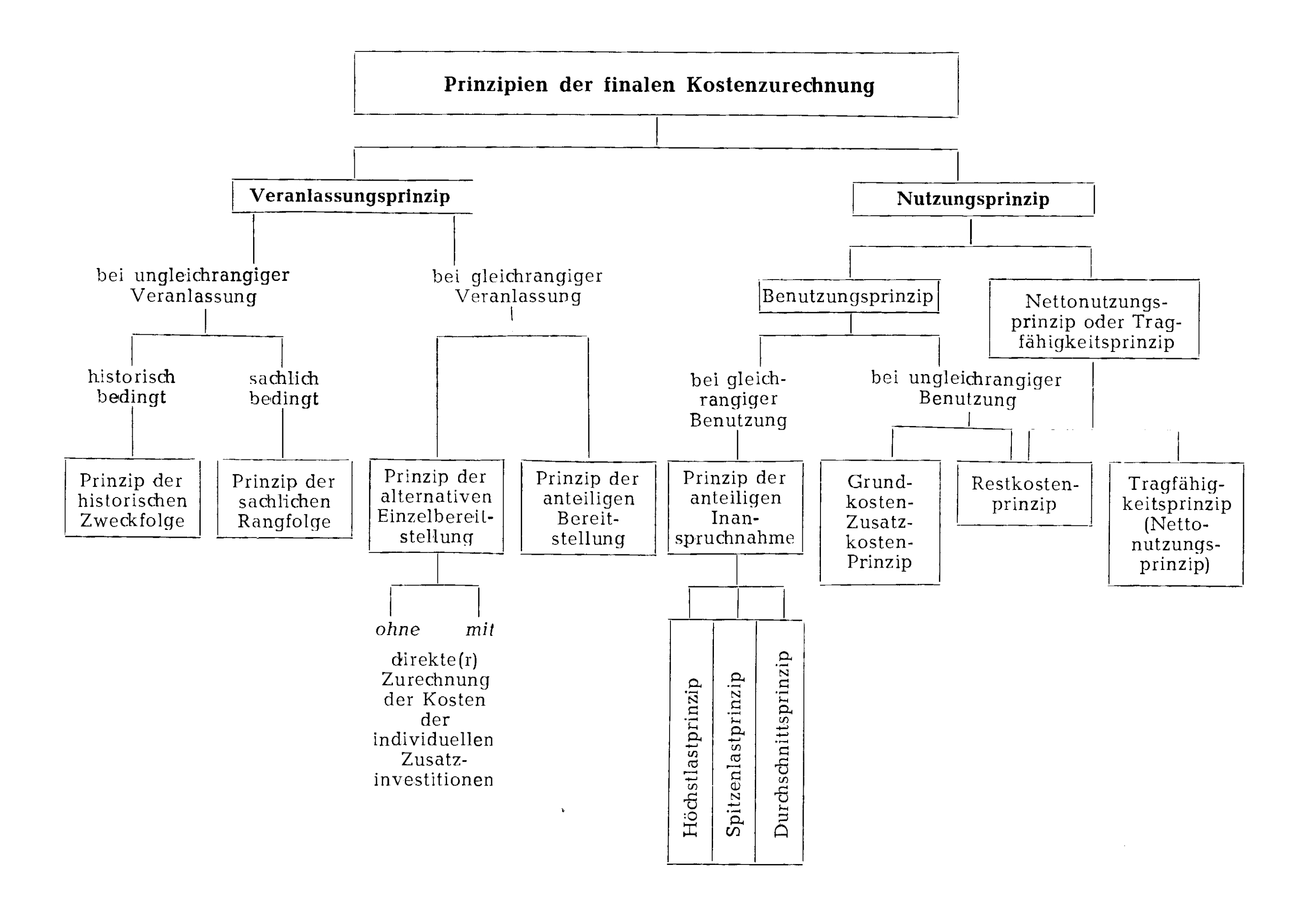
Werden dagegen die Kostengüter für mehrere Kostenstellen, Funktionen, Kostenträger oder Benutzer bereitgestellt, wie z. B. ein Bauwerk an der Kreuzung von Schienenweg und Straße oder die Regulierung eines Flusses zur gemeinsamen Nutzung durch Binnenschiffahrt, Stromversorgung, Landwirtschaft und Wasserwirtschaft, dann bestehen keine eindeutigen finalen Zusammenhänge zwischen den damit verbundenen Kosten und den dargebotenen Leistungsmöglichkeiten und ihrer Nutzung.

In solchen Fällen gilt es zunächst sorgfältig zu prüfen, inwieweit sich ein eindeutiger finaler Zusammenhang wenigstens für bestimmte Kostenteile und bestimmte Nutzungsmöglichkeiten feststellen läßt, doch muß man sich hierbei vor einer voreiligen „direkten" Zurechnung hüten. Die Kosten der Schleuse sind scheinbar direkt und ausschließlich für die Binnenschiffahrt bestimmt. Es scheint also überhaupt kein Zurechnungsproblem zu bestehen, wenn man von gewissen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen dem Schleusenbauwerk und den übrigen Regulierungsbauwerken absieht. Da aber ein vollständiger Stau in jedem Falle wasserwirtschaftlich und in vielen Fällen auch für die Stromgewinnung von Bedeutung ist, muß die Schleuse als teilweiser Ersatz der nicht über den gesamten Strom ausgeführten Stauanlage angesehen werden. Dagegen sind bei einem Kreuzungsbauwerk die Schienen eindeutig für den Schienenverkehr bestimmt und für diese direkt zu erfassen — unter der Voraussetzung, daß die Art der Schiene oder Straßendecke im Kreuzungsbereich die gleiche ist wie auf der anschließenden Strecke. Das braucht keineswegs der Fall zu sein.

Völlig offensichtlich ist das Zurechnungsproblem bei allen Einrichtungen und Maßnahmen gegeben, die für mehrere Kostenstellen oder Kostenträger, Verkehrszweige, Funktionen oder Wegenutzer, *gemeinsam* bereitgestellt und betrieben werden, wie etwa Staudämme, Wasserstraßenämter oder Sicherungseinrichtungen an Kreuzungen. Für die Zurechnung derartiger Gemeinkosten bietet das *Zweckprinzip keine eindeutigen Lösungen* an. Immerhin zeichnet sich aber eine Reihe von Unterprinzipien ab, nach denen sich eine logisch befriedigende Zurechnung vornehmen läßt. Diese sind auf der folgenden Seite in einem schematischen Überblick zusammengefaßt.

Die Diskrepanz zwischen Veranlassung und Nutzung

Über die Planung einer Anlageninvestition und ihrer Durchführung vergeht viel Zeit und noch mehr Zeit während der Dauer ihrer Nutzung. Entsprechendes gilt für die „lebende Betriebsbereitschaft", da die Beschaffung, Ausbildung und Einarbeitung von Arbeitskräften oft ebensoviel oder gar noch mehr Zeit als die Planung und Durchführung von Anlageninvestitionen erfordern und zudem gerade im Bereich der Verkehrsbetriebe und Verwaltungen Fachleute, insbesondere mit Beamtenstatus für Zeiträume eingestellt und ausgebildet werden, die durchaus der Lebensdauer von langfristig nutzbaren Anlagen entsprechen. Freilich läßt die „lebende Betriebsbereitschaft" nachträglich erheblich größere Umdispositionen innerhalb der räumlich, zeitlich und funktional differenzierten Einsatzbereiche zu als viele Anlagenkapazitäten („tote Betriebsbereitschaft"), insbesondere wenn sie als Bauwerke standortgebunden sind. Schon die bloße Aufrechterhaltung der „lebenden Betriebsbereitschaft" erfordert räumlich, zeitlich und funktional differenzierte Dispositionen über die vorhandenen Arbeitskräfte zu Zeitpunkten, in denen Art und Umfang der tatsächlich erforderlichen Leistung und Betriebsbereitschaft noch in hohem Maße ungewiß sind. In der Zeitspanne, die zwischen der Dispositionsentscheidung und der Nutzung der Anlagen wie der „lebenden Betriebsbereitschaft" verstreicht, ändern sich die wirtschaftlichen Verhältnisse mehr oder weniger, und damit wandeln sich die Zwecke. Die konkreten Zwecke, die der Planung baulicher Anlagen und dem Aufbau organisatorischer Institutionen zugrundegelegen haben, können sich schon mehr oder weniger verschoben haben, ehe die errichteten Anlagen oder die aufge-


Prinzipien der finalen Kostenzurechnung
Veranlassungsprinzip
Nutzungsprinzip
bei ungleichrangiger Veranlassung
bei gleichrangiger Veranlassung
historisch bedingt
sachlich bedingt
Prinzip der historischen Zweckfolge
Prinzip der sachlichen Rangfolge
Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung
Prinzip der anteiligen Bereitstellung
ohne mit
direkte(r) Zurechnung der Kosten der individuellen Zusatzinvestitionen
Benutzungsprinzip
Nettonutzungsprinzip oder Tragfähigkeitsprinzip
bei gleichrangiger Benutzung
bei ungleichrangiger Benutzung
Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme
Höchstlastprinzip
Spitzenlastprinzip
Durchschnittsprinzip
Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip
Restkostenprinzip
Tragfähigkeitsprinzip (Nettonutzungsprinzip)

baute Organisation und die Betriebsbereitschaft nutzbar geworden sind, und sie ändern sich im Regelfalle weiter im Laufe der Nutzungsmöglichkeiten, und zwar um so mehr, je länger die Nutzungsdauer währt. Diese Verschiebung der Zwecke kann einesteils die Art der Nutzung oder der Nutzer betreffen, andererseits das Ausmaß der Nutzung insgesamt wie für die einzelnen Nutzungsarten und Nutzer. Eine Vielzahl von Gemeindestraßen und Landstraßen ist einstmals für den allgemeinen Fußgänger- und Fuhrwerksverkehr angelegt worden und wird heute vorwiegend von Kraftfahrzeugen benutzt, ohne daß Linienführung, Breite und Ausbau den Erfordernissen eines dichten, schnellen und zugleich schweren Kraftfahrzeugverkehrs entsprechen. In diesem Beispiel haben sich die Anforderungen an die Qualität und die Quantität des Weges geändert. In anderen Fällen wird nur eine Anpassung der Qualität erforderlich, z. B. die Verstärkung von Brücken, um sie für den militärischen Schwerverkehr brauchbar zu machen. Ein Beispiel für eine Veränderung der Ansprüche an die quantitative Leistungsfähigkeit liegt etwa bei der Autobahnstrecke Nürnberg—Hof vor, die unter den gegenwärtigen politischen Verhältnissen nur noch mit einem Bruchteil des früheren und beim Bau erwarteten Verkehrsvolumens ausgelastet ist.

Dieser *Wandel der Zwecke* und die Verschiebung der Bedeutung des Weges für die einzelnen Nutzer und Nutzungsarten macht es bei Mehrzweckanlagen erforderlich, zwischen dem Zweck im Zeitpunkt der Veranlassung der Anlageinvestition, des Aufbaues der Organisation und der Betriebsbereitschaft einerseits und der effektiven Nutzung im Laufe der Lebensdauer der Anlagen, der Organisation oder der Betriebsbereitschaft andererseits zu unterscheiden. Dem entspricht die Aufgliederung des Finalprinzips in das *Veranlassungsprinzip* und das *Nutzungsprinzip*.

Die Zurechnung gemeinsamer Kosten nach dem *Veranlassungsprinzip* bedeutet, daß die einzelnen Zwecke in dem Umfange mit gemeinsamen Kosten belastet werden, in dem sie *im Zeitpunkt der Entscheidung* über die Investition, den Aufbau der Organisation oder der Betriebsbereitschaft Anlaß zur qualitativen Gestaltung und zur Bemessung der quantitativen Kapazität und der Betriebsbereitschaft gegeben haben, und zwar ohne Rücksicht darauf, in welchem Umfange später die Kapazität und die Betriebsbereitschaft der Anlagen oder der Organisation tatsächlich in Anspruch genommen wird. Die Anwendung dieses Prinzips setzt freilich voraus, daß entweder auf Grund der Struktur der Anlage und der Organisation oder auf Grund von Akten, Unterlagen über die angemeldeten Ansprüche der verschiedenen Nutzer oder die vom Investor bzw. Disponenten über die Betriebsbereitschaft gehegten Erwartungen über den Bedarf der verschiedenen Zwecke eindeutig festzustellen ist, welche anteilige Kapazität und Betriebsberitschaft seinerzeit für die verschiedenen Zwecke oder Nutzer bereitgestellt worden ist. Außerdem scheint die Anwendung dieses Prinzips nur dann gerechtfertigt zu sein, wenn die Kostenträger (Zwecke oder Nutzer) hinreichenden Einfluß auf Art und Umfang der Investition bzw. der Disposition über die Betriebsbereitschaft im Zeitpunkt der Veranlassung gehabt haben. Das war und ist aber im Bereich der Verkehrswege keineswegs die Regel.

Demgegenüber stellt das *Nutzungsprinzip* auf die anteilige effektive Nutzung durch die verschiedenen Zwecke oder Nutzer im Abrechnungszeitraum ab, und zwar ohne Rücksicht auf die ursprüngliche Zweckbestimmung. Es werden also jene Kostenträger (Zwecke, Nutzer) mit Gemeinkosten belastet, die im Abrechnungszeitraum die bereitgestellte Anlage und Organisation in Anspruch nehmen, ungeachtet der im Zeitpunkt der Entscheidung über die Bereitstellung der Kapazität oder lebenden Betriebsbereitschaft erwarteten Nutzungsverhältnisse.

Wenn aber die qualitative und quantitative Struktur der zur Verfügung gestellten Betriebsbereitschaft oder auch nur der Kapazität allein nicht den effektiven Nutzungsverhältnissen in der Abrechnungsperiode entsprechen, wird die Berechtigung einer Kostenzurechnung nach dem Nutzungsprinzip überaus fragwürdig. Es kann nämlich sehr leicht sein, daß eine qualitativ wenig geeignete Kapazität bereitgestellt worden ist, die bei einzelnen Nutzern überhöhte zusätzliche Bereitschafts- oder Leistungskosten verursacht oder die Ausnutzungsmöglichkeiten ihrer Kapazität und Betriebsbereitschaft verschlechtert. So zwingt die ungenügende Regulierung des Oberwassers zum Leichtern und zur niedrigeren Auslastung der Schiffe. Schlecht plazierte Fußgängertunnels (z. B. an der Konstabler Wache in Frankfurt) werden nicht benutzt und führen damit zu häufigeren Unterbrechungen des Fahrverkehrs und somit zu längeren Fahrzeiten, schlechterer Verkehrsleistung der Fahrbahn wie der Fahrzeuge, erhöhtem Kraftstoffverbrauch und erhöhtem Verschleiß der Reifen, Bremsen und anderen Fahrzeugteilen. Zu steile langanhaltende Steigungen bewirken eine Verstopfung der Straßen und Autobahnen durch den „kriechenden" Schwerlastwagenverkehr und erzwingen Aufenthalte, niedrige Geschwindigkeiten oder häufigen Geschwindigkeitswechsel beim schnellen Personen- und Lastwagenverkehr mit den bekannten Folgen für die Kosten und die Ausnutzung von Straße und Fahrzeugen.

Eine qualitativ oder quantitativ überdimensionierte Kapazität von Wegen bedeutet für alle Nutzer eine unzumutbare Last, falls die überhöhten Bereitschaftskosten oder auch nur Kapazitätskosten von ihnen voll getragen werden sollen. Auch falls die Kapazität zu klein bemessen ist, können für die Nutzer erhebliche zusätzliche Kosten oder Ertragsnachteile entstehen. Die Verkehrsmisere in den meisten unserer Großstädte während der Hauptverkehrszeiten zeigt deutlich, daß zu klein bemessene Verkehrswege zu häufigen Verkehrsstauungen, vermehrtem Geschwindigkeitswechsel bei niedriger Durchschnittsgeschwindigkeit und erhöhter Wahrscheinlichkeit von Zusammenstößen führen und damit einerseits zusätzliche Kosten für Treibstoff und Verschleiß, andererseits erheblich weniger Transportvolumen bei schlechterer Qualität bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wie den privaten Fahrzeugen zur Folge haben.

Wegen dieser Diskrepanzen zwischen bereitgestellten Nutzungsmöglichkeiten und tatsächlicher Nutzung einerseits und weil das Nutzungsprinzip an sich *noch keine eindeutige Zurechnungsregel* gibt, müssen weitere Unterprinzipien des Nutzungsprinzips entwickelt werden, die verschiedenen Situationen gerecht werden.

Das Veranlassungsprinzip und seine Unterprinzipien

Bei allen Spielarten des Veranlassungsprinzips sind folgende Fragen zu stellen: Auf welche Bedürfnisse hat man im Zeitpunkt der Entscheidung Art und Größe der jeweiligen Investition — auch der Entschluß zum Aufbau einer Organisation gehört hierzu — oder Art und Grad der Betriebsbereitschaft ausgerichtet? Mit welcher Inanspruchnahme der Investition oder der Betriebsbereitschaft durch die verschiedenen Zwecke und Nutzer hat man im Entscheidungszeitpunkt gerechnet? Inwieweit hatten die verschiedenen Nutznießer Art und Größe der Investition oder Art und Grad der Betriebsbereitschaft mitbestimmen können?

War eine Investition (Betriebsbereitschaft) von Anfang an für mehrere Zwecke (Nutzer) bestimmt, dann ist zunächst zu prüfen, ob die verschiedenen Zwecke (Nutzer) die betreffende Investition oder Betriebsbereitschaft in einer *bestimmten Rangfolge* oder *gleichrangig* veranlaßt haben.

Die Zurechnung bei ungleichrangiger Veranlassung

Eine *ungleichrangige Veranlassung* kann entweder *historisch* oder *sachlich* bedingt sein.

Eine *historisch bedingte Rangfolge* liegt vor, wenn zu einem ursprünglichen Zweck später ein neuer Zweck hinzukommt. Dieser kann eine *zusätzliche Investition* erforderlich machen oder eine *Änderungsinvestition,* wenn sich die Bedürfnisse eines Zweckes im Laufe der Zeit nach Art oder Menge so sehr verschieben, daß die bisherige gemeinsame Anlage qualitativ oder quantitativ nicht mehr der geänderten Nutzung genügt. Ein Beispiel für den ersten Fall sind die Kreuzungsbauwerke, die an Schnittpunkten der Autobahnen mit bereits bestehenden Eisenbahnen notwendig werden und durch den historisch zuletzt hinzugekommenen Zweck, die Autobahnen, ausgelöst sind. Ein Beispiel für den zweiten Fall sind die Änderungsinvestitionen, wie die Vergrößerung der Durchfahrthöhe von Brücken und dergleichen, die durch die geplante Erweiterung des Mittellandkanals veranlaßt werden. Freilich könnte man in beiden Fällen auch umgekehrt argumentieren, daß nämlich der Bau einer Autobahnbrücke durch das Bestehen einer Eisenbahnlinie veranlaßt wird. Selbstverständlich dient ein Kreuzungsbauwerk letztlich beiden sich kreuzenden Verkehrswegen, dem älteren wie dem neu hinzugekommenen — es wird eben durch die Kreuzung zweier Wege veranlaßt —, aber der neu hinzugekommene Weg ist der auslösende Zweck. Davon abgesehen hat nach einem alten, allgemein anerkannten Wirtschaftlichkeitsprinzip die jeweils zusätzliche Maßnahme oder Leistung auch die hierfür zusätzlich erforderlich gewordenen Kosten zu tragen. Ist sie dazu nicht in der Lage, dann ist die zusätzliche Maßnahme oder Leistung wirtschaftlich nicht gerechtfertigt.

Dementsprechend ist die Kostenzurechnung nach dem *Prinzip der historischen Zweckfolge* dahingehend zu interpretieren, daß die durch das Hinzukommen eines neuen Zweckes oder die später eingetretene Änderung der Bedürfnisse eines alten Zweckes notwendig gewordenen zusätzlichen Kosten in vollem Umfange von dem die zusätzlichen Maßnahmen oder die Änderungen auslösenden Zweck, also dem neu hinzugekommenen oder später geänderten Zweck, zu tragen sind. Ist der neue Zweck nicht in der Lage, die ihm nach dem Prinzip der historischen Zweckfolge zugerechneten gesamten zusätzlichen Kosten zu tragen, dann ist es vom ökonamischen Standpunkt aus nicht gerechtfertigt, den neuen Zweck zu realisieren. Die Zurechnung der zusätzlichen Kosten auf den auslösenden neuen Zweck ist daher nicht — wie wir das bei anderen Zurechnungsprinzipien kennenlernen werden — durch das Tragfähigkeitsprinzip begrenzt. Entsprechendes gilt für Investitionen, die durch geänderte Bedürfnisse des alten Zweckes ausgelöst werden.

Eine *sachlich bedingte Rangfolge der Zwecke* liegt vor, wenn von vornherein die Investition primär für einen *Hauptzweck* erfolgt und daneben noch weitere Zwecke *(„Nebenzwecke")* zusätzlich befriedigt werden. Beispielsweise wird die Mosel eindeutig zugunsten der Binnenschiffahrt — als Hauptzweck — kanalisiert; daneben werden aber die erforderlichen Staustufen durch den Einbau von Kraftwerken zusätzlich für die Stromerzeugung genutzt, und schließlich soll die Kanalisierung auch der Landwirtschaft und Wasserwirtschaft zugute kommen. Bei einer sachbedingten Zweckfolge sind die „Grundkosten" der Investition und des späteren Betriebes dem Hauptzweck zuzurechnen, den Nebenzwecken nur die jeweils zusätzlich dafür aufgewendeten Kosten. In unserem Beispiel sind also die Grundkosten der Moselkanalisierung ausschließlich der Binnenschiffahrt zuzurechnen, der Energieversorgung, der Landwirtschaft und der Wasserwirtschaft nur die jeweils für diese Nebenzwecke zusätzlich aufgewandten Kosten. Im Falle der Moselkanalisierung liegt allerdings eine Besonderheit insoweit vor, als die Kanalisierung nicht von der Binnenschiffahrt veranlaßt worden ist und die Investitionsentscheidung nicht unter ökonomischen, sondern politischen Gesichtspunkten getroffen wurde. Daher erscheint eine Belastung der Binnenschiffahrt mit den Grundkosten allenfalls bis zur Höhe der Tragfähigkeit gerechtfertigt. In diesem Falle müßten die ungedeckten Kosten vom Bund als eigentlichem Veranlasser getragen werden, falls man nicht das Veranlassungsprinzip überhaupt durch das Nettonutzenprinzip ersetzt und dann nicht nur die Binnenschiffahrt, sondern auch die Stromerzeugung und die Wasserwirtschaft im Rahmen ihrer Tragfähigkeit zur Deckung der Kosten heranziehen würde.

Landwirtschaft und Wasserwirtschaft werden in den meisten Fällen nur *Nebenzwecke* der Regulierung von Flüssen oder des Baues von Kanälen sein, während die Energiewirtschaft entweder Nebenzweck oder gemeinsam mit der Binnenschiffahrt gleichrangiger *Hauptzweck* ist. Im letzten Falle gelten für die Zurechnung der gemeinsamen Grundkosten auf

die Hauptzwecke die bei gleichrangiger Veranlassung anzustellenden Überlegungen. Entsprechendes gilt für die Zurechnung der durch die Nebenzwecke veranlaßten zusätzlichen Kosten auf die einzelnen Nebenzwecke, im Beispiel auf die Landwirtschaft und Wasserwirtschaft.

Das vorstehend beschriebene Prinzip der *völligen Zurechnung der Grundkosten auf den Hauptzweck* und der *Zusatzkosten auf die Nebenzwecke* ist aber nur anwendbar, wenn die Investition auch für den Hauptzweck allein durchgeführt werden würde. Bei einer Investition unter ökonomischen Gesichtspunkten setzt dies voraus, daß die dem Hauptzweck allein zugerechneten Grundkosten im Rahmen seiner erwarteten Tragfähigkeit liegen und die Investition für ihn rentabel erscheint. Es ist aber auch denkbar, daß sich eine eindeutige Rangfolge der Zwecke auch in solchen Fällen aufstellen läßt, in denen von vornherein klar liegt, daß für den Hauptzweck allein die Investition unrentabel wäre, aber unter Berücksichtigung des Nutzens der Nebenzwecke insgesamt doch wirtschaftlich ist und im gemeinsamen Interesse aller Nutzer durchgeführt wird. So gibt es ohne Zweifel Brücken über den Rhein oder andere Flüsse, die allein für den Straßenverkehr, allein für die Eisenbahn oder allein für den Leitungstransport von Wasser und Gas viel zu kostspielig wären, die aber nur deshalb vorwiegend für den Straßenverkehr — und hierbei wiederum primär für den Kraftfahrzeugverkehr — errichtet wurden, weil mit geringen zusätzlichen Kosten auch der Fußgänger-, Radfahrer-, Straßenbahn- und Leitungsverkehr möglich ist und erst für alle Nutzer gemeinsam die Brücke wirtschaftlich ist.

In einem solchen Falle werden auch die profitierenden Nebenzwecke mit zu den Grundkosten beitragen müssen, damit die Investition zustande kommt. In welchem Umfange das der Fall ist, wird in der Praxis im allgemeinen durch Aushandeln entschieden werden müssen. Von der Theorie der Kostenzurechnung bietet sich im vorliegenden Falle keine eindeutige Lösung an; man kann beispielsweise versuchen, mit dem nachfolgend dargestellten „Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung" oder mit einer der Spielarten des „Benutzungsprinzips" zurechtzukommen, aber man wird letztlich bereit sein müssen, sich auf das „Tragfähigkeitsprinzip" zurückzuziehen.

Die Zurechnung bei gleichrangiger Veranlassung

Haben mehrere Zwecke unter historischen wie sachlichen Gesichtspunkten gleichrangig Anlaß zu Investitionen — Entsprechendes gilt für den Aufbau und die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft — gegeben, dann stehen zwei verschiedene Zurechnungsprinzipien zur Verfügung:

1. das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung oder Einzelinvestitionen und
2. das Prinzip der anteiligen Bereitstellung.

Das *Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung* oder Einzelinvestitionen bietet sich immer dann an, wenn sich mehrere Nutzer zu einer gemeinschaftlichen Investition, gemeinschaftlichen Organen oder gemeinschaftlicher Betriebsbereitschaft entschließen, weil diese wirtschaftlicher ist, als wenn jeder für sich allein disponiert. Beispielsweise ist zu erwarten, daß die Main-Kanalisierung weder für die Binnenschiffahrt allein, noch für die Stromerzeugung allein, noch für die industrielle und kommunale Wasserwirtschaft oder die Landwirtschaft allein rentabel sein wird. Weil aber ein Teil der Bauwerke, Betriebseinrichtungen und der laufenden Betriebsmaßnahmen nicht für jeden gesondert, sondern für alle oder mehrere Nutzer in gleicher Weise und nur einmalig aufgewandt werden muß, ergeben sich mögliche Ersparnisse einer gemeinschaftlichen Investition gegenüber der Alternative, daß jeder der Nutzer leistungsäquivalente Einrichtungen für sich allein schafft.

Wenn *an dieser Ersparnis alle Nutzer im Verhältnis der bei alternativen Einzelinvestitionen erforderlichen Kosten beteiligt* werden sollen, dann sind die *Kosten der gemeinsamen Anlage im Verhältnis der Beträge zuzurechnen, die aufgebracht werden müßten, wenn jeder Benutzer allein für sich investieren würde.* Das möge das folgende Beispiel (Schema 2) veranschaulichen (siehe S. 61).

Diese Zurechnungsmethode ist nicht ohne *Problematik.* Erstens ist es möglich, daß *nur ein Teil der Nutzer bereit wäre, die alternative Einzelinvestition tatsächlich vorzunehmen,* der andere Teil dagegen nicht.

Diese zweite Gruppe wird sich möglicherweise gegenüber der ersten benachteiligt fühlen, und das nicht zu Unrecht. Das dürfte vor allem dann der Fall sein, wenn die ihr auf diese Weise zugerechneten Kosten *keinen Nettonutzen* mehr lassen, während bei der ersten Gruppe ein erheblicher Nettonutzen verbleibt. In einem solchen Falle ist es zu erwägen, ob man nicht der zweiten Gruppe entsprechend dem Prinzip der sachlichen Rangfolge lediglich die Zusatzkosten zurechnet und die übrigen Kosten innerhalb der ersten Gruppe nach dem Prinzip der alternativen isolierten Investitionen verteilt.

Zweitens sind *in der gemeinschaftlichen Gesamtinvestition in unterschiedlichem Maße Anlageteile* (und Teile der „lebenden Betriebsbereitschaft") enthalten, *die nur dem einen oder anderen Nutzer dienen,* wie z. B. der Schleusenvorkanal der Binnenschiffahrt. Ist es gerechtfertigt, auch die Kosten zusätzlicher Investitionen, die nur einzelnen Nutzern dienen, allen Nutzern mit zuzurechnen? Zwar sind diese Kosten auch in den Kosten der alternativen Einzelbereitstellung, die als Schlüsselgrundlage dienen, mit enthalten, doch werden bei dieser Aufteilung die Nutzer mit hoher zusätzlicher Einzelbereitstellung auf Kosten derjenigen Nutzer mit geringer oder gar keiner zusätzlichen Einzelbereitstellung entlastet. Das möge das Beispiel in Schema 3, das auf den Daten von Schema 2 aufbaut, veranschaulichen. Es wird dabei unterstellt, daß die Ersparnis, die sich im Schema 2 bei einer gemeinschaftlichen Investition gegenüber der Summe der alternativen Einzelinvestitionen ergibt, ausschließlich auf die gemeinschaftlich nutzbaren Anlagenteile zurückzuführen ist. Weiter wird davon ausgegangen, daß die gemeinschaftlich genutzen Anlagenteile bei alternativer Einzelbereitstellung von jedem

Schema 2

Kosten der gemeinschaftlichen Gesamtinvestition 700

0	Nutzer	Binnen-schiffahrt	Strom-erzeugung	industrielle u. gemeindl. Wasser-wirtschaft	Land-wirtschaft	Summe
1	Kosten der alternativen Einzel-investitionen	400	300	100	200	1000
2	Schlüssel (Kosten d. alternativ. Einzelinvestition in %.d. Gesamt-investition)	40 %	30 %	10 %	20 %	100 %
3	Anteilige Kosten d. gemeinschaft-lichen Investition	280	210	70	140	700
4	absolute Ersparnis gegenüber d. alternativen Einzelinvestition	120	90	30	60	300
5	relative Ersparnis (in % d. alter-nativen Einzelinvestition)	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %

der verschiedenen Nutzer in gleicher Art und Menge benötigt werden und daß hierfür stets der gleiche Kostenbetrag von 100 aufgebracht werden muß. Da diese gemeinschaftlichen Anlagenteile nicht viermal, sondern nur einmal für alle gemeinsam erforderlich sind, ergibt sich daraus die Ersparnis von 300. Die darüber hinaus erforderlichen Kosten der zusätzlichen Einzelinvestitionen, die jeweils nur für einen der Nutzer bestimmt sind, bewegen sich zwischen 0 und 300 und betragen insgesamt 600. Geht man davon aus, daß diese zusätzlichen Kosten für jeden einzelnen Nutzer unmittelbar zu erfassen sind, dann bedarf es nur noch einer Zurechnung der Kosten, die für die gemeinschaftliche Grundinvestition oder die gemeinsam genutzten Anlagen- oder Organisationsteile entstehen, und die in unserem Beispiel 100 betragen. Bei alternativen Einzelinvestitionen würden hierfür 400 erforderlich. Wird der Betrag der gemeinschaftlichen Grundinvestition entsprechend dem Verhältnis der bei alternativer Einzelbereitstellung für die gleichen Anlagen- und Organisationsteile erforderlichen Kosten aufgeteilt, dann ergibt sich unter den gemachten Voraussetzungen eine gleichmäßige absolute Belastung aller Nutzer in Höhe von 25, was einem Viertel der bei gemeinschaftlicher Bereitstellung erforderlichen Kosten entspricht. Werden hierzu die Kosten der für die einzelnen Nutzer erforderlichen zusätzlichen Einzelbereitstellung gerechnet, dann zeigt es sich, daß der dem einzelnen Nutzer insgesamt zugerechnete Betrag gegenüber den Kosten, die bei alternativen Einzelbereitstellungen entstehen, eine *gleiche absolute Ersparnis* in Höhe von 75 (s. Schema 3 Zeile 9) aufweist.

Demgegenüber ist die *relative Ersparnis*, in % der Kosten bei alternativer Einzelbereitstellung, außerordentlich unterschiedlich; sie ist am geringsten bei den Nutzern mit den höchsten zusätzlichen Einzelbereitstellungen und am höchsten bei Nutzern ohne zusätzliche Einzelbereitstellungen.

Wenngleich dieses Verfahren mit gleicher absoluter Beteiligung der einzelnen Nutzer an der gemeinschaftlichen Ersparnis einige Mängel vermeidet, die sich bei gleicher relativer Ersparnis ergeben, so muß man sich u. U. auch hier den Einwand gefallen lassen, daß *Nebenzwecke über die zusätzlichen Kosten hinaus belastet* werden und die *Tragfähigkeit überschritten* sein kann. So würden nach dem Rangfolgeprinzip der industriellen und kommunalen Wasserwirtschaft in unserem Beispiel überhaupt keine Kosten zugerechnet, da sie keine zusätzlichen Kosten veranlaßt haben. Immerhin ist diese Gefahr bei dem zweiten Verfahren (mit direkter Zurechnung der Kosten zusätzlicher Einzelbereitstellungen) erheblich geringer als bei der Verteilung mit dem Ziel gleicher prozentualer Ersparnis gegenüber den alternativen Einzelbereitstellungen. Allen Einwänden zum Trotz dürfte das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung, insbesondere wenn die Kosten der zusätzlichen Einzelbereitstellung direkt zugerechnet werden, das einzige Zurechnungsprinzip sein, das bei einigermaßen gleichrangiger Veranlassung in Frage kommt, *wenn die einzelnen Nutzer eine* wenigstens teilweise *unterschiedliche qualitative Struktur der Anlagen, der Organisation oder der „lebenden" Betriebsbereitschaft erfordern.* Es läßt sich beispielsweise auch im Rahmen der Straßenkostenrechnung anwenden, wenn die verschiedenen Nutzer unterschiedliche Anforderungen an den Unter- und Oberbau der Straße stellen. Eine weitere Anwendung bietet sich bei der Zurechnung der Kosten der Gemeindestraßen auf die Anlieger, die Versorgungsleitungen und den durchgehenden Verkehr.

Schema 3

Kosten der gemeinschaftlich nutzbaren Anlagenteile: 100

0	Nutzer	Binnen-schiffahrt	Strom-erzeugung	industrielle u. gemeindl. Wasser-wirtschaft	Land-wirtschaft	Summe
1	Kosten der zusätzlichen Einzel-investitionen ...	300	200	—	100	600
2	Kosten der alternativen Einzel-investition ...	400	300	100	200	1000
3	⁒ Kosten d. zusätzl. Einzelinvestition bei gemeinschaftlicher Investition ...	300	200	—	100	600
4	Kosten d. gemeinschaftl. Grundinvestition bei alternativer Einzel-investition ...	100	100	100	100	400
5	Schlüssel (in % der gemeinschaftl. Grundinvestition) ...	25 %	25 %	25 %	25 %	100 %
6	Anteil. Kosten d. gemeinschaftl. Grundinvestition ...	25	25	25	25	100
7	+ Kosten d. zusätzl. Einzelinvestition ...	300	200	—	100	600
8	den Nutzern zuzurechnende Kosten insgesamt ...	325	225	25	125	700
9	abs. Ersparnis gegenüb. d. alternativ. Einzelinvestition ...	75	75	75	75	300
10	relative Ersparn. (in % d. alternat. Einzelinvestition) ...	ca. 18,75 %	25 %	75 %	37,5 %	30 %

Nach dem *Prinzip der anteiligen Bereitstellung* werden den einzelnen Nutzern oder Zwecken *diejenigen Bereitschaftskosten zugerechnet, die für sie auf Grund des angemeldeten Bedarfs* oder der vom Investor gehegten Erwartungen *im Rahmen der gesamten Kapazität und Betriebsbereitschaft vorgehalten werden.* Dieses Prinzip ist *nur* sinnvoll *anwendbar,* wenn die *Nutzer* oder *Zwecke,* denen die Kosten zugerechnet werden sollen, die *gleichen qualitativen Anforderungen* an die Kapazität und Betriebsbereitschaft *stellen,* so daß lediglich die bereitzustellende Quantität von den Anmeldungen der verschiedenen Nutzer oder den Erwartungen über den Bedarf der verschiedenen Nutzer oder Zwecke abhängt. So richtet sich beispielsweise der Personalbedarf für die Unterhaltungskolonnen eines Straßenbauamtes nach der Länge der Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen insgesamt, die im Amtsbereich zu unterhalten sind. Soweit die einzelnen Kolonnen nicht auf bestimmte Straßentypen, sondern regional aufgeteilt sind und im zeitlichen Wechsel für Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen beschäftigt werden, ist eine direkte Erfassung für die einzelnen Straßenarten nicht möglich. Ähnliches gilt für die bereitgestellten Geräte und die sonstige personelle und sachliche Ausstattung der Straßenbauämter.

Ein weiteres Beispiel für die Anwendung des Prinzips der anteiligen Bereitstellung ist die Zurechnung der Kosten des Schienenweges auf den Personen- und Güterverkehr. Ob eine ein-, zwei-, drei- oder viergleisige Strecke eingerichtet und betrieben wird, hängt von dem Umfang des gesamten Personen- und Güterverkehrs ab, der auf der betreffenden Strecke auf lange Sicht erwartet wird. Daher liegt es nahe, dem Personenverkehr einerseits und dem Güterverkehr andererseits jeweils den Anteil der gemeinsamen Wegekosten zuzurechnen, der der anteilig bereitgestellten Kapazität entspricht.

Dieses Prinzip führt in der Regel nicht zum gleichen Ergebnis wie die Zurechnung nach dem Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung, weil im allgemeinen entweder mit Erscheinungen der Größendegression oder des Schwankungsausgleichs zu rechnen ist. Die Größendegression tritt erstens ein, wenn eine gemeinschaftliche und daher größere Anlage für mehrere Nutzer gemeinsam anstelle von mehreren kleineren Einzelanlagen errichtet wird, und zweitens, weil wegen des Quantencharakters vieler Anlagengüter (z. B. Gleise) bei gemeinsamer Kapazität und Betriebsbereitschaft deren Zahl und Dimension besser an den erwarteten Bedarf angepaßt werden kann. Besonders große Kapazitätsersparnisse ergeben sich, wenn beispielsweise auf der betreffenden Strecke der Güterverkehr einen entgegengesetzten Tages- oder Saisonrhythmus aufweist als der Personenverkehr; in diesem Falle ist die erforderliche Gesamtkapazität erheblich geringer als die Summe der Einzelkapazitäten bei isolierter Bereitstellung. Die Unterschiede der Kostenzurechnung nach dem Prinzip der anteiligen Bereitstellung im Vergleich zum Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung möge folgendes einfache Zahlenbeispiel zeigen:

Wird beispielsweise erwartet, daß der Personenverkehr eine Strecke täglich nur sechs Stunden beansprucht und der Güterverkehr den dreifachen Zeitbedarf hat, dann kommt man bei einem gemeinschaftlichen Schienenweg mit zwei Gleisen aus, die bei wechselnder Nutzung voll ausgelastet sind. Nach dem Prinzip der anteiligen Bereitstellung sind dann dem Personenverkehr ein Viertel und dem Güterverkehr drei Viertel der Vorhaltungs- und Betriebskosten des Schienenweges zuzurechnen. Bei Anwendung des Prinzips der alternativen Einzelbereitstellung dagegen ist davon auszugehen, daß für den Personenverkehr allein ein Gleis und für den Güterverkehr allein zwei Gleise erforderlich sind, wenn gesonderte Anlagen errichtet werden. Demzufolge sind nach diesem Prinzip dem Personenverkehr ein Drittel und dem Güterverkehr zwei Drittel der gemeinschaftlichen Wegekosten zuzurechnen. Unter der Voraussetzung, daß der Personenverkehr und der Güterverkehr die gleichen qualitativen Anforderungen an den Schienenweg stellen, stehen beide Zurechnungsprinzipien, das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung und das Prinzip der anteiligen Bereitstellung, völlig gleichberechtigt nebeneinander, ohne daß vom Standpunkt der Kostentheorie her eindeutige Argumente zugunsten des einen oder des anderen Prinzips in die Waagschale geworfen werden können.

Das Nutzungsprinzip und seine Unterprinzipien

Allgemeines

Nach dem Nutzungsprinzip werden die Gemeinkosten den verschiedenen Kostenträgern (Zwecken oder Nutzern) in dem Maße zugerechnet, in dem sie während des Abrechnungszeitraumes die bereitgestellte Anlage und Organisation genutzt haben, gleichgültig, welche Erwartungen über die Nutzungsverhältnisse im Zeitpunkt der Bereitstellung maßgeblich gewesen sein mögen.

Das *Ausmaß der Nutzung* ist *nicht eindeutig* zu bestimmen, weil die Nutzung von zwei verschiedenen Seiten her gesehen werden kann:

1. dem Ausmaß der *Inanspruchnahme* oder *Benutzung* der bereitgestellten Kapazität und Betriebsbereitschaft

   und

2. der Höhe des *Nutzens* (Nettonutzens), der aus der Inanspruchnahme der bereitgestellten Kapazität und Betriebsbereitschaft gezogen wird.

Die Frage nach dem Ausmaß der *Inanspruchnahme* oder *Benutzung* ist auf technische Daten gerichtet und völlig unabhängig vom wirtschaftlichen Erfolg dieser Inanspruchnahme zu beantworten. Sie ist von monetären Gesichtspunkten völlig losgelöst.

Im Gegensatz dazu ist die Frage nach dem *Nutzen* auf den wirtschaftlichen *Erfolg* der Inanspruchnahme gerichtet, nicht aber auf den Grad der zeitlichen und räumlichen Inanspruchnahme und ihrer Intensität. Sie ist von technisch-mengenmäßigen Gesichtspunkten völlig losgelöst.

Diese beiden grundverschiedenen Betrachtungsweisen lassen es zweckmäßig erscheinen, innerhalb des Nutzensprinzips zwischen dem Benutzungsprinzip und dem Nettonutzungsprinzip zu unterscheiden.

Das Benutzungsprinzip und seine Unterprinzipien

Allgemeines

Wie schon beim Veranlassungsprinzip, so muß auch beim Benutzungsprinzip zwischen *gleichrangiger* und *ungleichrangiger Benutzung* unterschieden werden.

Eine ungleichrangige Inanspruchnahme oder Benutzung liegt vor, wenn eindeutig zwischen einem oder mehreren Hauptnutzern (-zwecken) und einem oder mehreren Nebennutzern (-zwecken) unterschieden werden kann. Ist dies nicht der Fall, so darf eine gleichrangige Inanspruchnahme angenommen werden. Eine ungleichrangige Inanspruchnahme liegt beispielsweise für die Autobahn-Zubringerstraße von Grafenwöhr an die Autobahnstrecke Nürnberg–Hof vor, die hauptsächlich durch Militär-Transporte in Anspruch genommen wird, für die sie auch angelegt wurde; daneben dient sie aber auch dem verhälnismäßig geringfügigen sonstigen Verkehr. Demgegenüber kann für die Autobahnstrecke Nürnberg–Hof als solche angenommen werden, daß sie durch alle Nutzer grundsätzlich gleichrangig, wenn auch in unterschiedlichem Maße, in Anspruch genommen wird.

Wie unter dem Gesichtspunkt der Veranlassung, so muß auch bei gleichrangiger Benutzung nach anderen Prinzipien zugerechnet werden — den Prinzipien der anteiligen Inanspruchnahme — als bei ungleichrangiger, für die das Restkostenprinzip und das Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip zur Verfügung stehen.

Das Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme

Nach dem *Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme* werden die Gemeinkosten den einzelnen Kosten-

trägern (Zwecken oder Nutzern) *im Verhältnis der Inanspruchnahme der bereitgestellten Kapazität und Betriebsbereitschaft zugerechnet.* Das ist zurechnungstheoretisch ohne Problematik, wenn

1. die verschiedenen Zwecke oder Nutzer die gleichen qualitativen Anforderungen an die Kapazität und Betriebsbereitschaft stellen und
2. die Inanspruchnahme durch die veschiedenen Nutzer keine Schwankungen und Verschiebungen oder doch nur konforme Schwankungen und Verschiebungen innerhalb der Abrechnungsperiode aufweist.

Es kommt dann lediglich darauf an, geeignete *Maßstäbe für die Messung der Inanspruchnahme* der jeweiligen Kapazität, Organisation und der lebenden Betriebsbereitschaft zu finden. Das ist keineswegs immer leicht. Es wird sich vielmehr die Notwendigkeit ergeben, nach räumlichen und funktionalen Gesichtspunkten, ja sogar nach Kostenarten und vielleicht auch nach Zeitabschnitten (z. B. Jahreszeiten) zu differenzieren. Immerhin wird man beispielweise bei Aufteilung bestimmter Kostenteile der Landwege oder Wasserstraßen auf die verschiedenen Nutzer die für die einzelnen Fahrzeugarten erforderliche dynamische Wegefläche (Grundfläche des Fahrzeugs und vordere, hintere und seitliche Sicherheitsabstände in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit) als wesentlichen Faktor für die Ermittlung der anteiligen Inanspruchnahme ansehen müssen. Andererseits dürfte die dynamische Wegefläche als Maß der Inanspruchnahme wiederum nur für die unmittelbar mit der Wegekapazität in Verbindung stehenden Kostenteile in Frage kommen, nicht dagegen ohne weiteres für die Kosten der Wegeinstandhaltung, die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs oder gar für die Kosten der Wegeverwaltung. Hier wird man nach anderen geeigneten Maßstäben für die Inanspruchnahme suchen müssen, wobei man sich von vornherein mit dem Gedanken vertraut machen muß, daß es für bestimmte Kostenteile keinerlei derartige Maßstäbe gibt, die einer kritischen Betrachtung standhalten. Bei der Binnenschiffahrt entsteht darüberhinaus die Frage, ob nur die in Anspruch genommene Wasserfläche Maßstab der Inanspruchnahme ist oder auch die Eintauchtiefe bzw. die Inanspruchnahme des „Querschnitts" der Fahrrinne berücksichtigt werden muß.

Auch dann, wenn die Wahl des Maßstabs auf keine Schwierigkeiten stößt, ist mit einem *erheblichen Aufwand* für die fortlaufende oder eine den Erfordernissen der statistischen Theorie genügende stichprobenweise Erhebung der Merkmale der anteiligen Inanspruchnahme zu rechnen. Denn wie soll man die zur Errechnung der dynamischen Wegefläche erforderlichen Daten über Geschwindigkeitsverteilungen, Zahl der Fahrzeuge, Fahrleistungen und Achslasten ohne eine Vielzahl örtlicher Einzelerhebungen einigermaßen zutreffend ermitteln, wenn man nicht den stark wechselnden und differenzierten Verhältnissen der Wirklichkeit Gewalt antun will?

Qualitative Unterschiede in der Inanspruchnahme lassen sich mit Hilfe von Gewichtsziffern (Äquivalenzziffern) *nur dann* berücksichtigen, wenn

1. die Qualitätsunterschiede quantifizierbar sind und
2. bei alternativer Einzelbereitstellung die gleichen qualitativen Anforderungen an die Wegebauwerke gestellt würden.

Wird dagegen bei einem gemischt genutzten Weg die qualitative Kapazität auf den Nutzer mit der stärksten qualitativen Inanspruchnahme abgestellt, wie bei Brücken und Landwegen auf den Schwerlastverkehr, dann scheint das Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme nicht anwendbar zu sein. Zumindest bedarf es noch eingehender Untersuchungen darüber, in welchem Maße sich die unterschiedliche qualitative Inanspruchnahme durch die einzelnen Nutzer auf die Lebensdauer von Wegen gegebener Qualität auswirkt. Da die Lebensdauer keine definierte Größe ist, ist der Zeitpunkt, zu dem die Straße als abgängig bezeichnet und damit die Lebensdauer als beendet erklärt wird, von den subjektiven Ansprüchen an die Fahreigenschaften in diesem Zeitpunkt abhängig. Es ist also wichtig, ein *zahlenmäßiges Kriterium für die Definition der Lebensdauer* eines Weges festzulegen. Die unterschiedliche Inanspruchnahme, z. B. durch unterschiedliche Achslasten, läßt sich gegebenenfalls durch Bezug auf eine Einheitsachslast berücksichtigen. Dabei besteht die Schwierigkeit, die Auswirkung der Zahl der Überrollungen einer Einheitsachslast auf die Lebensdauer und die unterschiedlichen Folgen der Einwirkung der Einheitsachslast im Vergleich zu anderen Achslasten zu ermitteln. Diese Grundlagen müssen erforscht werden, um die Abhängigkeit zwischen der Inanspruchnahme eines Weges durch verschiedene Verkehrsarten erfassen zu können und damit Äquivalenzziffern für die Zurechnung eines Teils der Wegekosten nach dem Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme bei unterschiedlicher qualitativer Belastung zu gewinnen. Solange derartige Untersuchungsergebnisse noch nicht vorliegen, wird man auf das Prinzip der alternativen Einzelbereitsstellung zurückgreifen müssen, mit der Maßgabe, daß von den Benutzungsverhältnissen des Abrechnungszeitraums ausgegangen wird. Das geschieht bei dem später noch zu beschreibenden Höchstlastverfahren.

Recht problematisch wird die Zurechnung nach der anteiligen Inanspruchnahme, wenn die *Benutzung* durch die verschiedenen Zwecke oder Nutzer *unterschiedlichen Schwankungen,* seien es regelmäßige (tägliche, wöchentliche, saisonale) oder unregelmäßige, *unterworfen ist.* Mehr als Unterschiede im Rythmus oder in der Form der Schwankungen an sich sind hierbei die zeitliche Lage der Maxima und Minima von Bedeutung sowie das Ausmaß der Abweichungen von der durchschnittlichen Inanspruchnahme. Bei Verkehrswegen wird bekanntlich die Kapazität und die Betriebsbereitschaft angenähert auf die Verkehrsspitze ausgerichtet. Aus der *generellen Orientierung der Kapazität und der Betriebsbereitschaft nach dem Spitzenbedarf* erwächst die Frage, ob man bei der Ermittlung der anteiligen Inanspruchnahme von den *durchschnittlichen Benutzungsrelationen* während der gesamten Abrechnungsperiode ausgehen soll oder ob das *Benutzungsverhältnis zum Zeitpunkt der stärksten Inan-*

Die Prinzipien der anteiligen Bereitstellung

B i l d 1:

Zeitlicher Benutzungsverlauf der einzelnen Nutzer A, B, C (Höchstlast und Durchschnittslast)

B i l d 2:

Zeitlicher Verlauf der Benutzung insgesamt (Spitzenanteil)

B i l d 3:

Absolute Höhe der Summe der Schlüsseleinheiten bei Anwendung des Höchstlast-Prinzips (HL), Spitzenanteil-Prinzips (SA), Durchschnittsanteil-Prinzips (DA)

B i l d 4:

Verteilung eines gegebenen Gemeinkostenbetrages bei Anwendung des Höchstlast-Prinzips (HL), Spitzenanteil-Prinzips (SA), Durchschnittsanteil-Prinzips (DA)

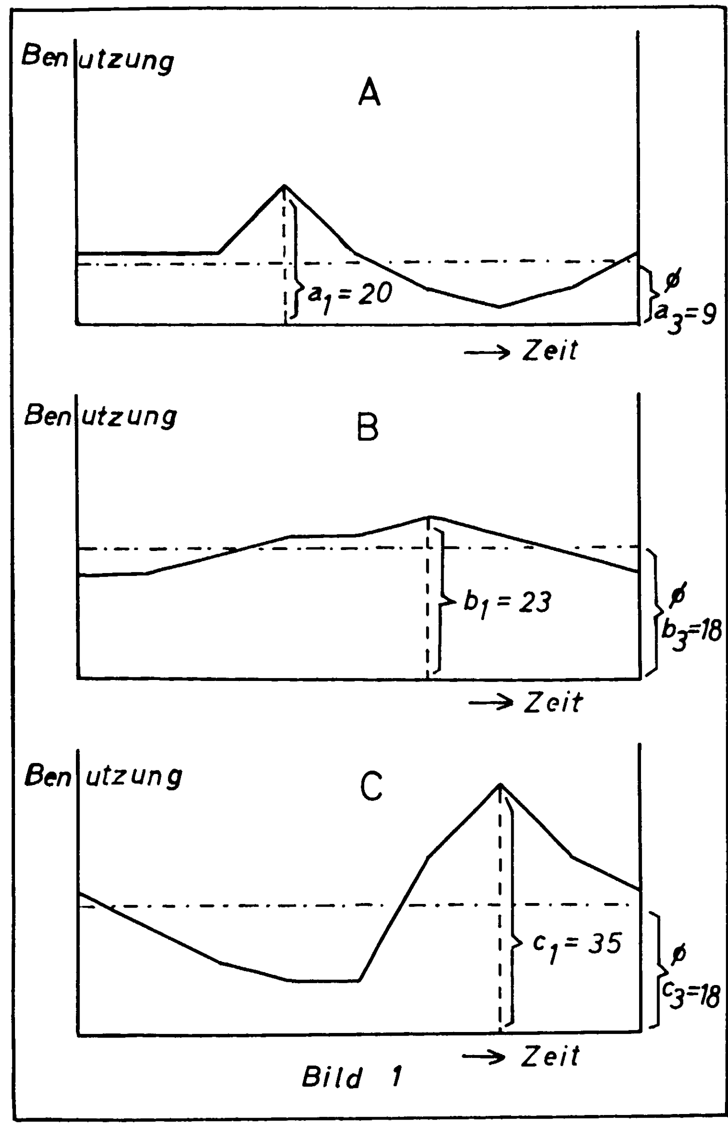


Bild 1

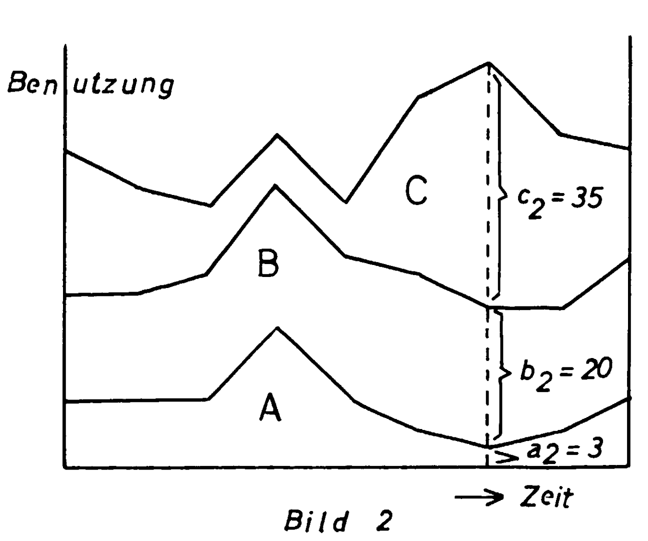


Bild 2

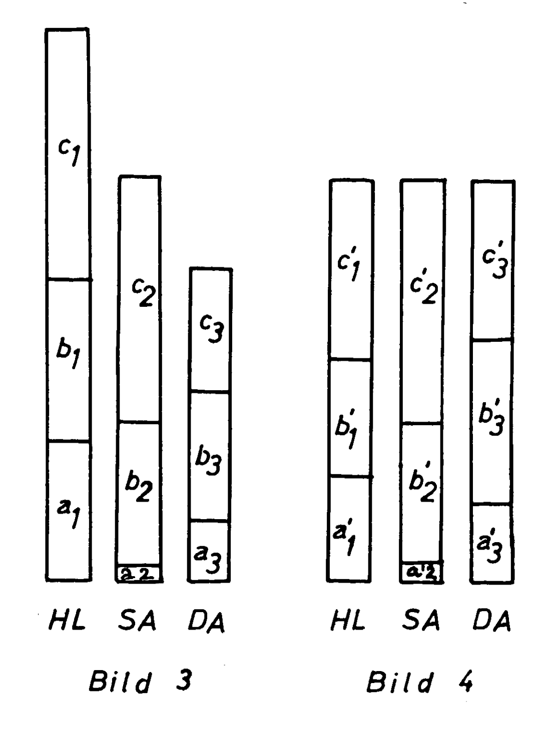


Bild 3 Bild 4

spruchnahme durch die verschiedenen Zwecke oder Nutzer zugrunde zu legen ist. Hierbei sind insbesondere die Engpässe von Bedeutung.

In der Elektrizitätswirtschaft steht man bei der Zurechnung der verhältnismäßig hohen fixen Kosten vor einem ähnlichen Problem. Dabei finden insbesondere zwei verschiedene Prinzipien Anwendung, die von allgemeiner Bedeutung sind: das *„Spitzenanteil-Prinzip"* und das *„Höchstlast-Prinzip"* (vgl. z. B. Günter Veigel: Kostenrechnung und Preispolitik in der Elektrizitätswirtschaft, in: Z. f. Betriebswirtschaft 30 (1960), S. 730—735). Ihnen kann man noch das allgemein in der Kostenrechnung übliche *„Durchschnittsanteil-Prinzip"* zur Seite stellen.

Das *Höchstlast-Prinzip geht von der absoluten Benutzungsspitze des einzelnen Nutzers aus,* gleichgültig, zu welchem Zeitpunkt diese Höchslast auftritt. Die entstehenden fixen Gemeinkosten werden im Verhältnis der absoluten Höchstbenutzung der Abnehmer (siehe S. 65, Bild 1, $a_1 : b_1 : c_1$) aufgeteilt. Wenn, wie im Idealfalle, die erwartete Höchstbenutzung und die tatsächliche Höchstbenutzung übereinstimmen, dann entspricht die Höchstlast der Kapazität und Betriebsbereitschaft, die *bei alternativer Einzelbereitstellung* für jeden Nutzer vorgehalten werden müßte. Unter dieser Voraussetzung würden auch beide Verfahren zum gleichen Ergebnis führen.

Dieses Verfahren nimmt aber keine Rücksicht auf die Ersparnisse, die bei gemeinschaftlichen Einrichtungen dadurch entstehen, daß bei unterschiedlicher Lage der Benutzungsspitzen eine gewisse *Nivellierung* der Benutzungsschwankungen eintritt und infolgedessen die für die gemeinschaftlichen Einrichtungen erforderliche Kapazität und Betriebsbereitschaft geringer ist als bei isolierter Bereitstellung. Darauf sollte aber vor allem dann Rücksicht genommen werden, wenn ein Teil der Zwecke oder Nutzer in ihrer Benutzung elastisch ist, d. h., entweder ihre Benutzung auf Zeiträume mit einer schwachen Benutzung durch die übrigen Nutzer verschieben kann oder auf einen Teil der Benutzung während der Spitzenzeiten überhaupt zu verzichten vermag, wie das beim Urlaubsverkehr oder beim Transport lagerfähiger Güter, wenigstens teilweise, der Fall ist.

Das *Spitzenanteil-Prinzip* geht von der Überlegung aus, daß die gemeinschaftliche Kapazität und Betriebsbereitschaft und damit die gemeinschaftlichen fixen Kosten von dem Ausmaß der Benutzung im Zeitpunkt der höchsten Inanspruchnahme während des Abrechnungszeitraumes (der im Idealfalle mit dem Dispositionszeitraum zusammenfällt) bestimmt wird. Es liegt daher nahe, diese Kosten *im Verhältnis der Benutzung zum Zeitpunkt der höchsten Inanspruchnahme durch die Gesamtheit der Nutzer* zuzurechnen, also im Verhältnis $a_2 : b_2 : c_2$ (siehe S. 65, Bild 2).

Ein Nutzer A, der während des Zeitpunktes der allgemeinen Benutzungsspitze die gemeinschaftlichen Anlagen überhaupt nicht in Anspruch nimmt, wird nach diesem Verfahren überhaupt nicht mit gemeinschaftlichen Bereitschaftskosten belastet, obgleich er in Zeiträumen schwacher Inanspruchnahme durch die übrigen Nutzer die gemeinschaftlichen Einrichtungen unter Umständen ganz erheblich beansprucht. Umgekehrt wird ein Nutzer B, der den gemeinschaftlichen Weg — zufällig oder absichtlich — gerade während des Zeitpunktes der allgemeinen Benutzungsspitze verhältnismäßig stark in Anspruch nimmt, während der übrigen Zeitabschnitte dagegen wenig oder gar nicht, verhältnismäßig hoch belastet. Das mag ungerecht erscheinen, insbesondere wenn man bedenkt, daß der Nutzer A die gemeinschaftliche Kapazität und Betriebsbereitschaft durchschnittlich in erheblichem Umfang in Anspruch nimmt und bei isolierter Bereitstellung auch in erheblichem Umfange Bereitschaftskosten zu tragen hätte. Dennoch ist dieses Verfahren hinsichtlich der fixen Kosten insofern gerechtfertigt, als die fixen Kosten ohnehin in einer Höhe entstehen, die der Belastungsspitze — zu einem anderen Zeitpunkt und durch die übrigen Nutzer bedingt — entspricht. Das Spitzenanteil-Prinzip begünstigt somit die Benutzung des Weges im Zeitpunkt schwacher Allgemeinbelastung außerordentlich, während umgekehrt die Benutzung während der Spitzenbelastung ganz erheblich verteuert wird. Das Verfahren ist deshalb vor allem dann sinnvoll, wenn man eine Nivellierung der Benutzungsschwankungen erreichen will und kann oder wenn man bei elastischer Benutzung ein weiteres Anwachsen der Spitzenbelastung und damit die Notwendigkeit zu Erweiterungs-Investitionen bremsen will.

Sowohl das *Höchstlast-Prinzip* als das *Spitzenanteil-Prinzip* setzen erstens eine *zeitliche differenzierte Erfassung der Benutzung und der Nutzer* voraus und zweitens eine nicht nur auf die einzelnen Nutzergruppen, sondern auf die *einzelnen Nutzer abgestellte Kostenbelastung.* Beide Prinzipien können in mancherlei Abwandlungen, insbesondere in Verbindung mit anderen Prinzipien, angewandt werden.

Das *Durchschnittsanteil-Prinzip* geht von der *durchschnittlichen Inanspruchnahme der Kapazität und Betriebsbereitschaft durch die einzelnen Nutzer während des gesamten Abrechnungszeitraums* aus, ohne Rücksicht auf das Ausmaß der Schwankungen, die zeitliche Lage der Benutzungsspitze, die Dauer der Benutzungsspitze und die relativen Abweichungen der Spitzenlast von der Durchschnittslast. Die Gemeinkosten werden also im Verhältnis $a_3 : b_3 : c_3$ aufgeteilt (s. S. 65, Bild 1).

Bei diesem Verfahren werden Nutzer, die den bereitgestellten Weg während des Abrechnungszeitraumes gleichmäßig benutzen und bei denen eine nur geringfügige Abweichung der Benutzungsspitze gegenüber der Durchschnittsbenutzung besteht, im Vergleich zum Spitzenlast-Prinzip und Höchstlast-Prinzip sehr hoch mit Kosten belastet. Umgekehrt kommen Nutzer, die den bereitgestellten Weg hauptsächlich während der allgemeinen Benutzungsspitze in Anspruch nehmen, glimpflich davon. Sie werden um so weniger belastet, je kleiner das Verhältnis ihrer durchschnittlichen Inanspruchnahme zur Inanspruchnahme während der Belastungsspitze ist.

Im Hinblick darauf, daß die Kapazität und die rade auf die allgemeine Benutzungsspitze abgestellt lebende Betriebsbereitschaft für Verkehrswege ge-

werden muß, ist die Anwendung des Durchschnittsanteil-Prinzips für die Zurechnung fixer Kosten nur schwer zu rechtfertigen. Dennoch ist gerade dieses Verfahren in der industriellen Kostenrechnung allgemein üblich, obgleich dort grundsätzlich die gleichen Bedenken wie im Verkehr oder in der Elektrizitätswirtschaft bestehen.

Die *unterschiedlichen Ergebnisse,* zu denen man bei Anwendung des Höchstlast-Prinzips (HL), das Spitzenanteil-Prinzip (SA) und des Durchschnittsanteil-Prinzips (DA) gelangt, sind auf Seite 65 in Bild 3 und Bild 4 vergleichsweise dargestellt. Bild 3 zeigt die sich bei den drei Verfahren ergebende absolute Summe der Schlüsseleinheiten, Bild 4 die prozentuale Verteilung eines gegebenen Gemeinkostenbetrages.

Die Zurechnung bei ungleichrangiger Benutzung

Bei ungleichrangiger Benutzung kann man zwischen Hauptzwecken und Nebenzwecken oder zwischen *Hauptnutzern und Nebennutzern* unterscheiden. Eine solche Ungleichrangigkeit der Benutzung kann sich sowohl aus gleichrangiger als auch ungleichrangiger Veranlassung entwickelt haben, wobei es für die Anwendung des Benutzungsprinzips gleichgültig ist, ob Rangänderungen der Zwecke oder Nutzer vorliegen, ob die Rangordnung aus der historisch oder sachlich bedingten ungleichrangigen Veranlassung hervorgeht, ob die Rangfolge gleich geblieben ist oder sich im Laufe der Zeit geändert, vielleicht sogar umgekehrt hat, wie beispielsweise im Straßenverkehr, wo der Kraftwagenverkehr zunächst ein Nebennutzer war, inzwischen aber in der Regel zum Hauptnutzer geworden ist.

Um die Kosten auf den Hauptzweck (-nutzer) und den Nebenzweck (-nutzer) zuzurechnen, bieten sich bei ungleichrangiger Benutzung zwei verschiedene Prinzipien an:

1. Das Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip und
2. das Restkostenprinzip.

Nach dem Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip werden dem *Hauptnutzer* (-zweck) *die Grundkosten* zugerechnet, dem *Nebennutzer* (-zweck) *die für ihn zusätzlich aufgewandten Kosten.* Es wird also nach einem dem Rangfolgeprinzip entsprechenden Grundsatz verfahren, jedoch auf die tatsächliche Benutzung und nicht auf die erwartete abgestellt. Sind die zusätzlich für den Nebennutzer aufgewandten Kosten im Vergleich zu den Grundkosten, d. h. den Kosten, die auch ohne die Nutzung des Weges durch den Nebennutzer entstehen, nur geringfügig oder gar gleich Null, dann müssen die Wegekosten zum größten Teil oder ganz vom Hauptnutzer getragen werden. Das Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip scheint daher nur angemessen zu sein, wenn die Benutzung durch den Nebenzweck im Vergleich zur Nutzung durch den Hauptzweck wirklich geringfügig ist. Außerdem können die Grundkosten in voller Höhe dem Hauptnutzer nur angelastet werden, wenn dessen Netto-Nutzen dies zuläßt (Tragfähigkeitsprinzip als Obergrenze für den Hauptnutzer).

Das Restkostenprinzip. Wenn bei verbundener Produktion eindeutig zwischen einem Hauptprodukt und Nebenprodukten unterschiedn werden kann, pflegt man in der industriellen Kostenrechnung die Nebenprodukte in voller Höhe ihrer Tragfähigkeit (Nettonutzen) zur Deckung der gemeinschaftlichen Kosten heranzuziehen, während das Hauptprodukt lediglich den durch die Nebenprodukte nicht gedeckten Teil der Gemeinkosten zu tragen hat („Restwertrechnung"). Das *Prinzip der Tragfähigkeit,* das im nächsten Abschnitt eingehend erörtert wird, wird also *lediglich auf die Nebennutzer* (-zwecke) *angewandt.* Je größer die Tragfähigkeit der Nebennutzer (-zwecke) ist, um so weniger gemeinsame Kosten werden dem Hauptnutzer (-zweck) zugerechnet. Bei *Kuppelproduktion,* also zwangsläufig gemeinsamer Erzeugung von Haupt- und Nebenprodukten, ist diese Methode durchaus sinnvoll und brauchbar, weil sie in einer für die Betriebsführung recht rationellen Weise den Gewinn oder Verlubst (Nettonutzen) beim Hauptprodukt konzentriert ausweist. Für die Zurechnung der Wegekosten auf die einzelnen Nutzer oder Zwecke muß dagegen das Restkostenprinzip als *wenig geeignet* erscheinen, da dadurch der Hauptzweck oder Hauptnutzer bewußt entlastet würde.

Liegen *mehrere Nebennutzer* (-zwecke) vor, dann kann bei Anwendung des Restkostenprinzips *innerhalb der* Gruppe der *Nebennutzer* (-zwecke) *nur nach der Tragfähigkeit zugerechnet* werden, weil bei Anwendung eines anderen Prinzips den einzelnen Zwecken oder Nutzern sonst Kosten zugerechnet würden, die über ihre Tragfähigkeit hinausgingen. Liegen dagegen zwei oder *mehrere Hauptnutzer* (Hauptzwecke) vor, so können diesen die Restkosten *nach* den *verschiedenen Arten* des Benutzungsprinzips bei gleichrangiger Benutzung, ja sogar nach den Prinzipien der gleichrangigen Veranlassung wahlweise zugerechnet werden, ohne daß es eindeutige Kriterien gäbe, die für Anwendung des einen oder anderen Prinzips sprächen.

Nach dem *Tragfähigkeitsprinzip* werden die Kosten eines Weges *den einzelnen Nutzern im Verhältnis ihrer Tragfähigkeit* (Nettonutzen) *zugerechnet.* Die *Tragfähigkeit* der einzelnen Zwecke oder Nutzer ist *stets die Obergrenze für die Anwendung aller bisher genannten Zurechnungsprinzipien,* sofern die Kostenrechnung Grundlage einer finanziellen Belastung sein soll und darüber hinaus das Ziel verfolgt wird, einerseits eine möglichst weitgehende Vollkostendeckung zu erreichen, andererseits den Beitrag derjenigen Nutzer zu den gemeinsamen Kosten der Wegeanlagen, die mehr als ihre Zusatzkosten tragen, nicht zu gefährden. Das Tragfähigkeitsprinzip kann daher *auch in Kombination mit einem der übrigen Prinzipien* angewandt werden, ohne daß dies so deutlich in Erscheinung treten muß wie beim Restkostenprinzip.

Das entscheidende *Problem* der Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips liegt in der *objektiven Ermittlung der Tragfähigkeit* der einzelnen Zwecke, Nutzergruppen oder Nutzer. Die Ermittlung der Tragfähigkeit muß nämlich letzten Endes beim *Gewinn* der einzelnen Nutzer — vor Anlastung der Wegekosten — ansetzen. Nach allgemeiner Auffassung der betriebswirtschaftlichen Gewinntheorie

ist es lediglich möglich, den „Totalgewinn" am Ende der Lebensdauer eines Unternehmens genau zu ermitteln, nicht dagegen die Gewinne einzelner Zeitabschnitte, Aufträge, Geschäftsvorfälle oder Leistungseinheiten. Dennoch sind in der Praxis — teilweise unter Mitwirkung der Theorie — eine Reihe von Verfahrensregeln und Grundsätzen, insbesondere im Rahmen der Bilanz und des Jahresabschlusses der Aktiengesellschaften sowie der steuerlichen Gewinnermittlung, entwickelt worden, die ohne theoretisch zu befriedigen, angewandt werden, weil von den verschiedensten Seiten und Gesichtspunkten her ein Bedürfnis nach Ermittlung des Gewinnes der einzelnen Geschäftsjahre oder einzelner Vorgänge besteht. Die Gepflogenheiten und die rechtlichen Vorschriften müssen aber aus der Natur der Sache heraus so große Spielräume für die Ermittlung der Periodengewinne lassen, daß Auseinandersetzungen zwischen den verschiedenen Interessenten (Fiskus, Geschäftsleitung, Gesellschafter oder Aktionäre, Belegschaft) über die Höhe des auszuweisenden, zu versteuernden oder auszuschüttenden Gewinnes an der Tagesordnung sind. Bei Anwendung des Tragfähigkeitsprinzips muß daher zunächst entschieden werden, ob man sich an die großen Spielräume, die das Aktienrecht läßt, oder an die engeren des Einkommen- und Körperschaftsteuerrechts hält, oder, ob man besondere Vorschriften zur Ermittlung der Tragfähigkeit ausarbeiten will.

Mit der Ermittlung des Periodengewinnes nach der einen oder anderen Weise kann man sich aber nur begnügen, wenn die betreffenden Nutzer ihre *Gewinne ausschließlich aus der Wegenutzung* ziehen, wenn es sich also um reine Transportbetriebe handelt. Ist die Erstellung von Transportleistungen nur ein Zweck unter mehreren oder gar nur eine Hilfsaufgabe, dann kann man sich mit der bloßen Ermittlung des Periodengewinns nicht mehr begnügen, sondern müßte *aus dem gesamten Periodengewinn denjenigen Anteil abspalten, der aus der Nutzung der Wege herrührt.* Werden gar verschiedenartige Wege genutzt, dann müßte die Gewinnspaltung bis zur Nutzung der einzelnen Wegearten vorangetrieben werden.

Die Betriebswirtschaftslehre hat sich in Theorie und Praxis lange um die Probleme der *Gewinnspaltung* bemüht, ohne daß es gelungen wäre, befriedigende Lösungen zu entwickeln. Wie insbesondere Erich Schäfer (Die Unternehmung, 4. Aufl., Köln und Opladen 1961, S. 307—312) zeigt, müssen derartige Bemühungen aus *grundsätzlichen Erwägungen* heraus *von vornherein zur Erfolglosigkeit verurteilt* bleiben.

Man kann lediglich für einzelne Geschäftsvorfälle, z. B. für einen bestimmten Transport, eine Reise, die *Grenzgewinne* oder zusätzliche Gewinne ermitteln, die sich als Differenz zwischen den zusätzlichen Erlösen und den zusätzlich für den Transport oder die Reise — über die Bereitschaftskosten hinaus — aufgewandten Kosten errechnen. Bei privater Wegenutzung jedoch scheidet auch die Ermittlung des Grenzgewinnes aus, da hier keine Möglichkeit besteht, den zusätzlichen Erlös zu erfassen. Davon abgesehen entstehen weitere Schwierigkeiten, wenn bei einer Reise verschiedene Wegearten benutzt werden, wenn z. B. die Reise eines Binnenschiffes teilweise durch kanalisierte Flüsse, teilweise durch Kanäle geht und dabei gar noch fremde Hoheitsgewässer durchfahren werden oder wenn im Kraftverkehr Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen und Stadtstraßen benutzt werden. Dann ist es völlig unmöglich, die Grenzgewinne, die bei Nutzung der verschiedenen Wegearten entstehen, zu ermitteln. Gleiches gilt für den gebrochenen Verkehr.

Immerhin können unter sehr einfachen Voraussetzungen die Grenzgewinne, die durch Nutzung des Verkehrsweges entstehen, errechnet werden, sofern das Rechnungswesen der Unternehmungen völlig offensteht. Als Maßstab für die Tragfähigkeit könnte dann der Grenzgewinn herangezogen werden, vorausgesetzt, daß die Erlösstruktur und die Kostenstruktur bei allen Nutzern die gleiche ist. Das kann aber nicht einmal innerhalb einer einheitlichen Nutzergruppe (z. B. der Binnenschiffahrt) erwartet werden. Bei *verschiedenartiger Kostenstruktur,* insbesondere unterschiedlicher Höhe der Bereitschaftskosten einerseits und der zusätzlichen Kosten andererseits, *ist das Tragfähigkeitsprinzip* für die Zurechnung der Kosten auf die einzelnen Nutzer *nicht geeignet.*

324 Ergebnis

Die Auseinandersetzung mit dem gewöhnlich als allgemeinen Grundsatz der Kostenrechnung genannten „Verursachungsprinzip" hat gezeigt, daß eine kausale Kostenzurechnung nicht möglich ist. Lediglich zwischen den variablen Kosten und den Leistungen besteht eine gewisse Teilkausalität, die die Anwendung des Proportionalitätsprinzips ermöglicht, wonach die variablen Kosten entweder direkt für die einzelnen Leistungen und Nutzer erfaßt oder auf Grund korrelativer Zusammenhänge zwischen Kosten, Schlüsselgröße und Leistung indirekt zugerechnet werden können. Die Kosten der Kapazität und der lebenden Betriebsbereitschaft dagegen, um die es in der Wegekostenrechnung in erster Linie, ja fast ausschießlich, geht, lassen sich nur nach finalen Prinzipien den einzelnen Zwecken und Nutzern zurechnen. Dabei stehen grundsätzlich mehrere Prinzipien und Unterprinzipien miteinander in Konkurrenz. Sie vermindern sich erheblich im Idealfalle, wenn die Quantität und Qualität der Nutzung mit den Erwartungen im Zeitpunkt der Entscheidung über die Investition und die Einrichtung der lebenden Betriebsbereitschaft übereinstimmen, weil dann die Unterprinzipien des Veranlassungsprinzips und des Benutzungsprinzips weitgehend zusammenfallen und zum gleichen Ergebnis führen. Je nach dem Einfluß auf die Entscheidung über die Investition und die Einrichtung der Betriebsbereitschaft, je nachdem, ob eine zeitliche oder sachliche Rangfolge der Zwecke oder Nutzer vorliegt, scheiden bestimmte Gruppen von Zurechnungsprinzipien aus, doch bleibt in jedem Falle die Wahl mindestens zwischen zwei, meist aber zwischen mehreren Zurechnungsprinzipien, die zu verschiedenen Ergebnissen führen, bestehen, ohne daß vom Standpunkt der Kostentheorie aus eine objektive Entscheidung zugunsten des

einen oder anderen Prinzips getroffen werden könnte. Die Wahl zwischen den nach sorgfältiger Analyse der Voraussetzungen im Einzelfalle verbleibenden Zurechnungsprinzipien bleibt subjektivem Ermessen unterworfen, wobei zu erwägen ist, bestimmte Verfahren, die sich in bestimmten Fällen besonders empfehlen, auch in weiteren Fällen, ja möglichst allgemein anzuwenden. Jede derartige subjektive Auswahl des Zurechnungsprinzips bedeutet für die Volkswirtschaft zugleich eine politische Entscheidung, die nur im Hinblick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen und unter Berücksichtigung der geschichtlich gewachsenen Struktur des Verkehrs getroffen werden kann. Allerdings sind solche politischen Entscheidungen nicht an die Wahlmöglichkeiten gebunden, die vom Standpunkt der Kostentheorie aus bei bestimmten Gegebenheiten als allein zulässig angesehen werden. Um bestimmte verkehrspolitische Ziele, beispielsweise die Zurückdrängung eines Verkehrszweiges und die Förderung eines anderen Verkehrszweiges, durchzusetzen, können vielmehr die einzelnen Verkehrszweige mit Wegekosten nach Maßstäben belastet werden, die zurechnungstheoretisch nicht mehr begründet werden können.

4 Ermittlung der Wegekosten

40 Allgemeines

Neben dem Problem der Ermittlung der Wegekosten insgesamt ergibt sich die Notwendigkeit, die für die Ermittlung der Wegeanlagekosten zu *aktivierenden Ausgaben* (z. B. Bauplanung, -aufsicht und -abrechnung) auszusondern.

Nur ein Teil der Wegeanlagekosten läßt sich *direkt* für die Wegeanlagen *erfassen*, so z. B. die reinen Baukosten, soweit die Bauleistungen von selbständigen Unternehmungen erbracht sind. Schon wenn die Wegebauleistungen vom Verkehrsunternehmen selbst erstellt werden, ist eine *direkte Erfassung* der Wegeanlagekosten *nicht mehr möglich*. Dies deshalb, weil dann der Wert der Einzelleistungen nur indirekt (z. B. über die Kostenrechnung der Bauabteilungen) festgestellt werden kann. Selbst wenn die Einzelleistung mit vergleichbaren Marktpreisen bewertet wird, besteht noch ein Unterschied zum unmittelbaren Bezug aus dem Markt, der sich in der Erfolgsrechnung der Bauabteilungen niederschlägt. Zwar ist die Mengenkomponente, nicht aber der Gesamtwert der Eigenleistungen direkt erfaßbar. Noch viel weniger kann man die Kosten, die für die Leistung eines Straßenbauamtes entstehen, gesondert für Bau-, Unterhaltungs- oder Bedienungsaufgaben erfassen. Man könnte allenfalls daran denken, diese Kosten *indirekt*, d. h. *mit Hilfe von Schlüsseln*, auf diese drei Aufgabenbereiche zu verteilen, sofern man nicht wegen des Fehlens brauchbarer Zurechnungsprinzipien, geeigneter Schlüssel oder aus Wirtschaftlichkeitserwägungen gezwungen ist, darauf zu verzichten (z. B. Sitzungsgelder der parlamentarischen Institutionen, soweit sie für die Beratung des Wegeetats entstehen). Hingegen sind die Kosten der Leitung des Straßenbauamtes ohne Zweifel direkt für die Straßen des Amtsbereiches insgesamt zu erfassen. Deshalb erscheint es zweckmäßig, derartige Kosten, die gemeinsam für die Anlage, Unterhaltung und Bedienung der Wege entstehen, als gesonderte Kosten auszuweisen und sie für die „Straßen" insgesamt direkt zu erfassen. Auch Verwaltungskosten in übergeordneten Dienststellen, z. B. in den Verkehrsministerien, können direkt für die Straßen erfaßt werden, soweit es sich nämlich um Dienststellen handelt, die ausschließlich mit der Verwaltung der Straßen betraut sind. Dagegen sind die Verwaltungskosten allgemeiner Abteilungen (z. B. Statistik) den einzelnen Verkehrszweigen und damit der Straße nicht mehr direkt zurechenbar. Noch weniger direkte Beziehungen bestehen zwischen den Kosten eines städtischen Planungsamtes und den einzelnen Verkehrswegen, wie dem Verkehr überhaupt.

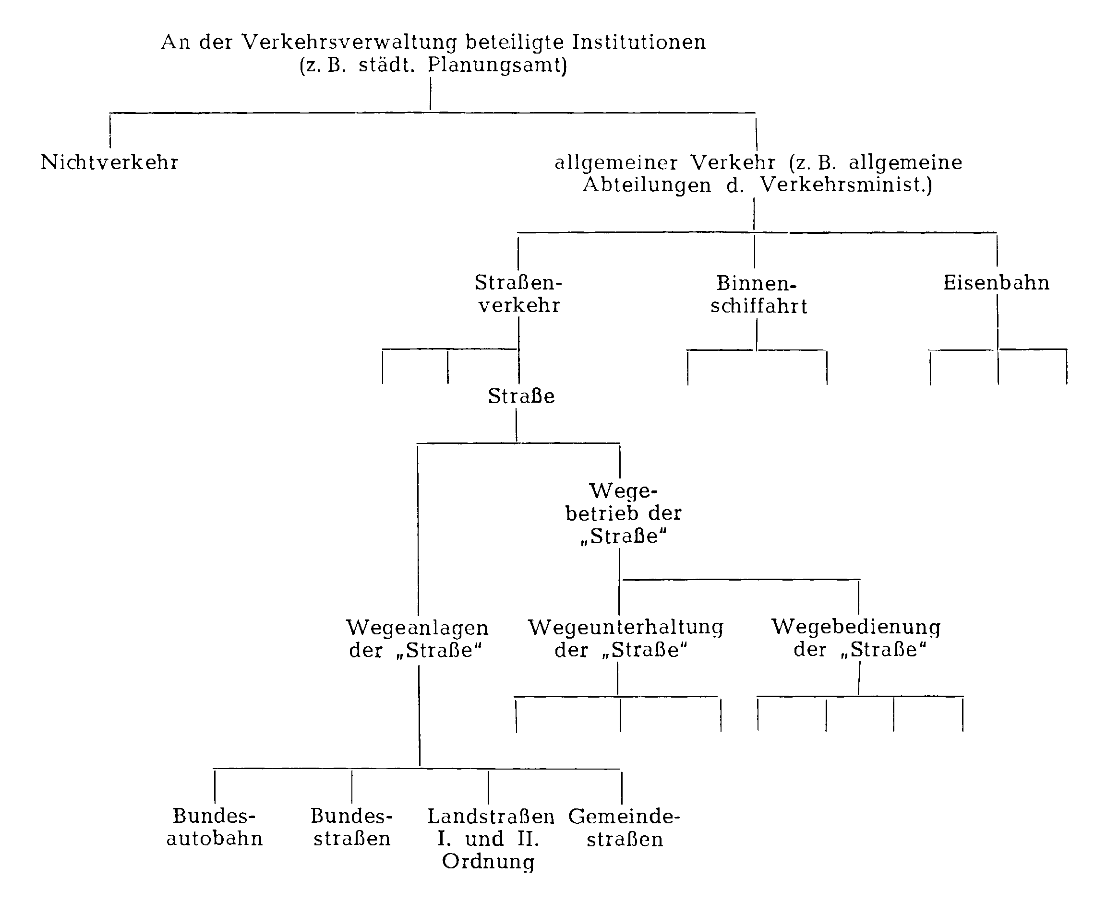
Zusammenfassend zeigt es sich, daß man geradezu eine Hierarchie von Kostenbereichen im Hinblick auf den Grad ihrer Beziehungen zu den Wegekosten insgesamt, wie zu den Kosten einzelner Wegearten und Wegeteile aufzubauen hat, wie in dem folgenden Schema (auf Seite 70) beispielhaft dargestellt.

Kosten, die für einen „unteren" Kostenbereich direkt erfaßt wurden, sind in jedem Falle auch direkte Kosten der darüberstehenden Kostenbereiche. So sind die direkten Kosten der Wegebedienung immer auch direkte Kosten des Wegebetriebs und die direkten Kosten des Wegebetriebs auch direkte Kosten der Straße usw. Dagegen sind die direkten Kosten der Straße nur zu einem Teil auch als direkte Kosten des Wegebetriebs und der Wegeanlagen erfaßbar; der andere Teil entsteht für diese beiden Kostenbereiche gemeinsam und ist daher nur indirekt zurechenbar. Entsprechendes gilt für die Kosten des Wegebetriebs in Bezug auf die Wegebedienung und Wegeunterhaltung.

Daraus folgt, daß man Kosten in der Hierarchie der Kostenbereiche so weit „unten" wie möglich erfassen soll, da eine Zusammenfassung für die übergeordneten Bereiche unproblematisch ist, eine Verteilung von den übergeordneten Bereichen auf die untergeordneten hingegen große Schwierigkeiten macht.

Andererseits ist es überflüssig, Kostenbereiche nach „unten" aufzuschlüsseln, die später wieder nach „oben" zusammengefaßt werden. Auf das Beispiel Straßenkosten angewandt, heißt dies, daß es wenig zweckmäßig ist, solche Kosten, die nur den Straßen als Ganzes (z. B. Straßenabteilung des Ministeriums) direkt zugeordnet werden können, auf Wegeanlage" und „Wegebetrieb" aufzuschlüsseln, wenn es gilt, die Wegekosten des Straßenverkehrs, der Binnenschiffahrt und der Eisenbahn zu vergleichen. Sollen dagegen die Wegekosten des Kraftverkehrs oder der verschiedenen Arten des Kraftverkehrs ermittelt werden, dann muß eine andere Kostenerfassungs- und Zurechnungshierarchie gebildet werden. Das Gleiche gilt, wenn man verschiedene Wegearten, z. B. Autobahnen, Bundesstraßen, Gemeindestraßen, miteinander vergleichen will. So wie der Arzt nicht mit einer einzigen Röntgenaufnahme auskommt, sondern mehrere Aufnahmen mit unterschiedlicher Richtung, unterschiedlicher Tiefe und unter Anwendung unterschiedlicher Kontrastmittel

Schema einer Bezugsgrößenhierarchie



machen muß, so sind auch für die kostenmäßige Durchleuchtung verschiedene Bezugsgrößenhierarchien erforderlich.

41 Direkte Wegekosten

Die *Ermittlung des Mengengerüsts* der direkten Wegekosten ist kein methodisches, sondern ein *organisatorisches Problem.*

Für die *Bewertung der direkten Wegekosten* ist es notwendig, einerseits zwischen *typisierbaren* und *nicht typisierbaren Anlageteilen,* andererseits zwischen Anlageteilen, die dem *Stand der technischen Entwicklung entsprechen,* und solchen zu unterscheiden, die in ihrer Art *nicht mehr hergestellt* zu werden pflegen, so daß für sie kein realisierter Marktpreis vorliegt.

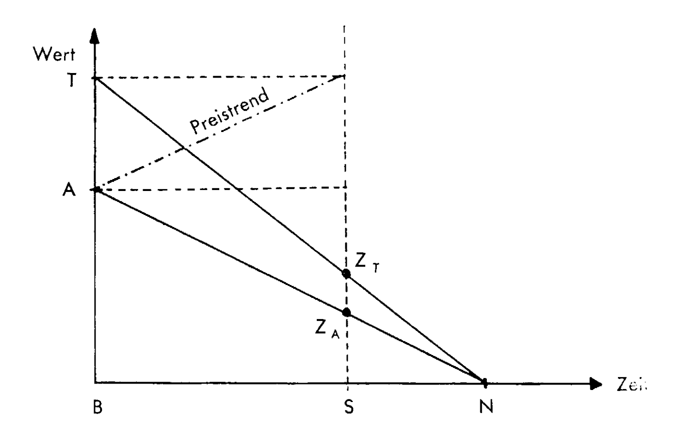
Bei *Anlagen, die der aktuellen Bauweise entsprechen,* ist es leicht, im Markt realisierte *Tagespreise* zu ermitteln und dem Wertansatz zugrunde zu legen. Das gilt beispielsweise für Straßendecken, Eisenbahnoberbau, Uferbefestigungen.

Handelt es sich um *typisierbare Anlageteile, die heute nicht mehr hergestellt werden,* dann ist es in der Regel ausgeschlossen, einen aktuellen Marktpreis zu finden (z. B. Stahlschwellen im Eisenbahnoberbau). In diesem Falle bieten sich für die Bewertung mehrere *Orientierungsmöglichkeiten* an (s. Seite 71).

Die Wahl des Kriteriums richtet sich nach den Möglichkeiten, herstellungsverwandte Produkte oder leistungsäquivalente Substitutionsgüter zu finden. Bei den herstellungsverwandten Produkten ist zu beachten, daß auch die Marktverhältnisse ganz erheblich die Preise beeinflussen; für ein herstellungsverwandtes, aber in andere Märkte gehendes Produkt kann sich der Preis in ganz anderer Weise entwickelt haben, als dies bei dem nun nicht mehr für den Verkehrsweg hergestellten Gut möglicherweise der Fall gewesen wäre. Deshalb ist es notwendig, mehrere herstellungsverwandte Güter, die dem ersetzten Gut auch absatzwirtschaftlich verwandt sind, heranzuziehen. Ist dies nicht möglich, so müßte man einen Preisindex für eine größere Zahl zwar herstellungsverwandter, aber absatzwirtschaftlich divergierender Produkte zugrunde legen.

Bei der Bewertung *nicht typisierbarer, individueller Anlagen* ist eine Aufspaltung in *Teilleistungen* notwendig (z. B. Fundierungs- und Erdarbeiten, Herstellung der Widerlager des Überbaues der Fahrbahn usw.). Bei Einzelteilen einer individuellen Anlage, die dem Stand der Technik am Stichtag entsprechen, lassen sich die Preise unmittelbar aus dem Markt entnehmen. Die Schwierigkeiten, bei Bauleistungen einen den tatsächlichen Marktverhältnissen entsprechenden *Durchschnittspreis* zu ermitteln, sind freilich nicht gering. Bei Einzelteilen individueller Anlagen, die dem Stand der Technik am Stichtag nicht mehr entsprechen, sollte man sich

1. Preis oder Preisindex für herstellungsverwandte Erzeugnisse (z. B. Walzstahl ähnlicher Güte für andere Zwecke);



A effektiver Anschaffungswert

B Beschaffungszeitpunkt

N Ende der Nutzungsdauer

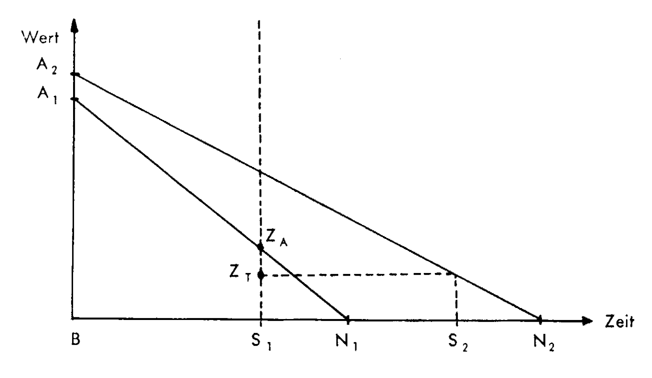
S Bewertungsstichtag

T Tageswert (fiktiver Anschaffungswert)

Z_A Zeitwert vom Anschaffungswert

Z Zeitwert vom Tageswert

2. Tageswert leistungsäquivalenter Substitutionsgüter (z. B. Zeitwert von Betonschwellen mit gleicher Restnutzungsdauer).



A_1 effektiver Anschaffungswert des alten Gutes

A_2 Anschaffungswert des neuen Gutes am Bewertungsstichtag

B Beschaffungszeitpunkt des alten Gutes

N_1 Ende der Nutzungsdauer des alten Gutes

N_2 Ende der Nutzungsdauer des neuen Gutes

S_1 Bewertungsstichtag

S_1N_1 Restnutzungsdauer des alten Gutes

Z_A Zeitwert vom Anschaffungswert (altes Gut)

Z_T gesuchter Zeitwert vom Tageswert (altes Gut)

$S_1N_1 = S_2N_2$

wieder am *Preis oder Preisindex für herstellungsverwandte Güter* oder am *Tageswert leistungsäquivalenter Substitutionsgüter* orientieren. Diese Bewertungsgrundsätze gelten zur Ermittlung der Abschreibungssumme für alle Wegeanlagen.

Da Grundstücke in der Regel eine unendliche Nutzungsdauer haben, ist ihre jährliche Abschreibung unendlich klein und daher im allgemeinen zu vernachlässigen. Ausgenommen davon sind Grundstücke von Verkehrswegen, die in absehbarer Zeit als Verkehrswege aufgehoben und dann für eine anderweitige Verwertung nicht mehr geeignet sein werden. In diesem Falle ist, wie bei Anlagen mit beschränkter Nutzungsdauer, abzuschreiben (Sonderabschreibung vgl. S. 50 f.).

Ist bei Aufhebung des Weges der frühere Zustand wieder herzustellen, dann tritt anstelle der Abschreibung eine *Rückstellung* für die Maßnahmen, die erforderlich sind, um den Weg zu beseitigen und einen kulturfähigen Boden zur Verfügung zu stellen.

Für die Ermittlung der der *Verzinsung* zugrunde zu legenden Kapitalteile ist bei Anlagegütern, die der Entwertung durch den Gebrauch oder den Zeitablauf unterliegen, vom *Zeitwert* auszugehen. *Unter Zeitwert ist der Restwert zu verstehen, der verbleibt, wenn die Anlagen entsprechend des bis zum Bewertungsstichtag verstrichenen Anteils der Nutzungsdauer vom Tageswert abgeschrieben worden sind.*

Bei *Grundstücken* ist der Zeitwert mit dem Tageswert identisch, ausgenommen die vorerwähnten Fälle (s. S. 70). Bei *Außerortswegen* kann als Tageswert der Grundstückspreis des angrenzenden nicht bebauten Umlandes am Stichtag zugrundegelegt werden.

Im Gegensatz dazu ist die Bewertung der *Innerortsstraßen* äußerst problematisch. Man könnte eine Orientierung an folgenden Preisen in Erwägung ziehen:

1. Preis der angrenzenden Grundstücke. —

   Dieser Preis ist durch die Existenz der Verkehrswege positiv oder negativ induziert. Daher kann man ihn nicht ohne weiteres auf die vorhandenen Verkehrswege übertragen.

2. Durchschnittspreis der Gesamtfläche des bebauten Gebietes (ohne Straßen). —

   Da die Dichte der Straßen vom Zentrum zum Ortsrand abnimmt, werden bei dieser Methode die Straßen insgesamt zu einem geringeren Preis bewertet als es den Preisen der anliegenden Grundstücke entspricht. Auch hier ist die Induktionswirkung der Straße auf die Grundstückspreise nicht eliminiert.

3. Durchschnittlicher Grundstückspreis der bebauten Außengebiete. —

   Dieser Preis ist auch noch — wenngleich in geringerem Maße — durch das Vorhandensein der Verkehrswege induziert; dazu kommt das Problem einer praktikablen Abgrenzung der Außengebiete gegenüber den Innengebieten.

4. Steuerlicher Einheitswert. —

   Dieser beruht auf Preisen, die nicht mehr den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechen, und ist daher ungeeignet.

5. Effektiver Anschaffungspreis. —

   Soweit dieser Preis überhaupt feststellbar sein sollte, was mit Sicherheit für den überwiegenden Teil der Innerortsstraßen nicht möglich sein wird, müßte auf heutige Preisverhältnisse umgerechnet werden. Die Feststellung von Gegenwartspreisen ist jedoch außerordentlich schwierig, weil man hier auf die stark zufallbedingten Fälle von Erweiterungen des Innerortswegenetzes zurückgreifen müßte. Diese Werte dürften in der Regel den Preisen der Anliegergrundstücke entsprechen. Im Gegensatz zur generellen Bewertung auf der Grundlage der Anliegerpreise sind sie nicht repräsentativ, weil sie ganz von der zufälligen Lage der erweiterten Straßenabschnitte abhängen.

6. Preis des nicht zur Bebauung zugelassenen unerschlossenen Umlandes. —

   Wenn man davon ausgeht, daß der Wert der anliegenden Grundstücke erst durch den Bau eines Weges über den Preis eines nicht bebaubaren Geländes ansteigt, scheint es gerechtfertigt, bei einem Vergleich der Wegekosten von der Grundlage des Grundstückspreises des unerschlossenen und nicht zur Bebauung vorgesehenen Umlandes auszugehen. Nur auf diese Weise kann man den Einfluß der Wechselwirkung zwischen den Grundstückskosten für den Weg und den Grundstückskosten für das bebaute oder zu bebauende Gelände ausschalten.

Die Straßen, die bis 1950 gebaut worden sind. sollten nach dem letztgenannten Prinzip bewertet werden, desgleichen alle seitdem gebauten Erschließungsstraßen. Die Grundstücke von Innerortsstraßen dagegen, die zur Verbesserung des Innerortsverkehrs verbreitert, verlegt oder neu angelegt (Ausbau, Umbau und Neubau) worden sind, sollten mit den Anschaffungspreisen (einschließlich Abbruch- und Wiederaufbaukosten für Ersatzgebäude, Entschädigungen usw.) des Straßengrundstücks, auf das Preisniveau des Bewertungsstichtages umgerechnet, bewertet werden. Die Wahl des Jahres 1950 wird deshalb angeregt, weil

1. vom Gesichtspunkt des Kraftverkehr aus bis 1939 kaum ein Anlaß zum Ausbau, Umbau und Neubau der Innerortswege bestand,
2. aus der Zeit vor 1950 in vielen Fällen keine Unterlagen mehr vorhanden sind, und schließlich
3. erst ab etwa 1950 bei der Gestaltung des Innerortswegenetzes der wachsenden Motorisierung Rechnung getragen werden mußte.

Neben den Anlagekosten gehören zu den direkten Wegekosten auch die Personalkosten der direkt mit der *Verwaltung* und dem *Betrieb der Wege* Beschäftigten. Ferner sind hinzuzurechnen die Stoffkosten und die Energiekosten für die Verwaltung und den Betrieb der Wege. Besondere Bewertungsprobleme

können hier bei den Energiekosten entstehen, wenn die für die Beleuchtung der Straßen, Signale usw. benötigten Energien usw. nicht bezahlt werden, wie das teilweise bei Strom und Gas, die von gemeindeeigenen Versorgungsbetrieben bezogen werden, der Fall ist. Hier könnte man vom durchschnittlichen Marktpreis ausgehen, der bei Lieferung an einen Großabnehmer entsprechender Größe unter Berücksichtigung der Benutzungszeiten erzielt wird.

42 Indirekte Wegekosten

Die Erkenntnis, daß die Unterscheidung zwischen direkten und indirekten Kosten relativ ist, hat unter 40 dazu geführt, ein Beispiel für den Aufbau einer Bezugsgrößenhierarchie zu geben. Daraus ergibt sich, daß der *Umfang der indirekten Wegekosten* von dem jeweiligen Standpunkt innerhalb der Bezugsgrößenhierarchie abhängt. Es ist notwendig, daß die indirekten Kosten einer Bezugsgröße zunächst an „höheren Stellen" der Bezugsgrößenhierarchie als direkte Kosten erfaßt werden, um sie danach auf die einzelnen untergeordneten Bezugsgrößen verteilen zu können. Soweit es möglich ist, den innerbetrieblichen Leistungsfluß — gegebenenfalls an Hand geeigneter Ersatzgrößen — festzustellen, wird es sich empfehlen, diese Kosten auf die untergeordnete Größe der Bezugsgrößenhierarchie nach dem Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme zuzurechnen, soweit nicht besondere Gründe für ein anderes Prinzip sprechen (z. B. wenn die einzelnen Abnehmer nicht ranggleich sind, wie bei der Nebentätigkeit eines Wasserstraßenamtes für die Landwirtschaft). Die folgenden Ausführungen stellen grundsätzlich auf die Zurechnung nach dem *Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme* ab.

Es bedarf nun einer *Erfassung des Leistungsflusses:* So ist beispielsweise festzustellen, in welchem Umfang ein Straßenamt Leistungen für die Wegeanlage einer Straße und Leistungen für den Wegebetrieb erbringt. Dazu sind, vom Stellenplan ausgehend, Aufschreibungen über den Einsatz der Arbeitskräfte, weiterhin über den Einsatz der Sachmittel für die allgemeine Verwaltung, den Wegebetrieb einerseits, andererseits für den Bau und die Ersatzinvestitionen notwendig.

Entsprechend dem *Ausmaß der gewünschten Rechnungsdifferenzierung* (z. B. Zurechnung auf einzelne Wegekategorien oder Wegeteile mit dem Ziel der Zurechnung auf die einzelnen Wegenutzer) müssen die erbrachten Leistungen nach ihrer Art, Menge und nach dem Empfänger getrennt erfaßt werden. Diese Aufschreibungen müssen sich an sich über die ganze Abrechnungsperiode erstrecken; aus Gründen der Wirtschaftlichkeit ist zu prüfen, ob man mit Hilfe statistisch gesicherter Stichproben auskommen kann. Wie dieses Beispiel zeigt, wird man oft nicht die Leistung als solche messen können, sondern zu Ersatzgrößen greifen müssen, z. B. der aufgewandten Arbeitszeit. Bei der empfangenden Stelle sind diese internen Leistungen indirekte Kosten.

Zu dem Problem der mengenmäßigen Erfassung der internen Leistungen tritt die Frage ihrer *Bewertung.* Als mögliche Maßstäbe bieten sich hierbei an:

1. Marktpreise für vergleichbare Leistungen.
2. Die Durchschnittskosten der Maßeinheit (z. B. Quadratmeter Streufläche, Ingenieurstunde, in denen zugehörige Stoff-, Raumkosten usw. und gegebenenfalls auch die Kosten von Hilfskräften enthalten sind). Die Durchschnittskosten können auf verschiedenen Grundlagen errechnet werden, z. B. auf der effektiven, der durchschnittlichen, der geplanten und der vollen Beschäftigung.
3. Die zusätzlich entstehenden Kosten der betreffenden Leistungen (Grenzkosten).

Da es hier darum geht, die vollen Wegekosten den einzelnen Wegearten und -nutzern zuzurechnen, sind die *Durchschnittskosten bei voller Beschäftigung* zugrunde zu legen. Bei der Errechnung der Durchschnittskosten der internen Leistungen müssen auch die internen Leistungen berücksichtigt werden, die die leistende Stelle von dritten Stellen empfängt. So erhält ein Straßenamt beispielsweise Leistungen von der übergeordneten Landesstraßendirektion, der Landeskasse, der Personalstelle der Landesverwaltung, dem Rechnungsprüfungsamt des Landes, den Kulturämtern usw. Auf die Zurechnung der Kosten für diese empfangenden Leistungen sind die oben angestellten Überlegungen sinngemäß anzuwenden. Würde man diesen Leistungsfluß in allen Verästelungen bis zu den Ministerien, den Parlamenten usw. verfolgen, dann wäre damit ein *erheblicher Aufwand zur Erfassung verhältnismäßig geringer Kostenteile* erforderlich. Insbesondere ist zu beachten, daß bei einem großen Teil dieser übergeordneten, an die Verkehrswege Leistungen abgebenden Stellen bisher keine Kostenrechnung und Leistungserfassung durchgeführt wird. Es steht zu befürchten, daß der dafür erforderliche Aufwand in keinem Verhältnis zur Verbesserung der Genauigkeit und Vollständigkeit der Wegerechnung steht. Deshalb sollte man darauf verzichten, in einer Wegerechnung die Kosten bei solchen Stellen zu erfassen, die sich nicht hauptsächlich mit dem Verkehr beschäftigen (Innenministerium, Landeskassen, Kulturämter usw.).

Schwierigkeiten enstehen bei der Verrechnung solcher indirekten Wegekosten, die zwar von Kostenstellen des Verkehrsbereiches herrühren, bei denen sich aber mangels geeigneter Maßstäbe die *Leistungsabgabe* an die Verkehrswege *nicht messen* läßt (z. B. Abteilung A des Verkehrsministeriums). Da sich hierzu keine Zurechnungsprinzipien und Verteilungsschlüssel finden lassen, die einer logischen Kritik standhalten können, empfiehlt es sich im Interesse der Richtigkeit der Rechnung und zur Vermeidung von Entscheidungen, die willkürliche Be- und Entlastungen der Verkehrsnutzer nach sich ziehen müßten, auf die Zurechnung auf die einzelnen Verkehrswege zu verzichten.

Die vorstehenden Erwägungen sind sinngemäß auf die Zurechnung der Kosten der Verkehrsverwaltungen der einzelnen Verkehrszweige, der Verkehrspolizei und der Wasserstraßenpolizei anzuwenden. Soweit sich bestimmte Abteilungen innerhalb dieser Verwaltung ausschließlich mit den Wegen befassen, sind sie diesen direkt zuzurechnen. So sind die

Straßenverkehrsämter z. B. teils mit der Wegebedienung (Überwachung der Verkehrsschilder und sonstiger Einrichtungen zur Sicherung der Wege), teils mit anderen Aufgaben (z. B. Zulassung und Sicherheitsüberwachung der Kfz.) befaßt. Nur die Kosten der Abteilungen von Straßenverkehrsämtern, die sich ausschließlich mit der Wegesicherung befassen, sind den Wegen direkt zurechenbar.

5 Verteilung der Wegekosten

50 Allgemeines

Während es bislang darum ging, die methodischen Grundsätze für die Abgrenzung und Ermittlung der Kosten der Wege zu erarbeiten, geht es zuletzt darum, die erarbeiteten Zurechnungsprinzipien für die Verteilung der Wegekosten auf die verschiedenen Wegenutzer anzuwenden. Die *Wahl der* jeweiligen, im Rahmen der einzelnen Prinzipien anzuwendenden *Verteilungsschlüssel* hängt weitgehend von technischen und ökonomischen Faktoren, nicht zuletzt jedoch von politischen Zielsetzungen ab. Da diese Faktoren sowohl im Zeitablauf als auch regional stark variieren, bedarf es spezifischer Untersuchungen, um diese Schlüssel für den konkreten Fall zu ermitteln.

Es kann daher bei diesen Darlegungen nur darum gehen, die *Anwendung der Zurechnungsprinzipien* bei der Verteilung der Wegekosten auf die Nutzer zu erläutern.

Als vorzugsweise anzuwendendes Prinzip schlagen wir das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung (mit direkter Zurechnung der Kosten der individuellen Zusatzinvestitionen) *vor,* weil es auch bei qualitativ unterschiedlichen Ansprüchen der Wegenutzer an die Wege anwendbar ist.

Von ihm ist nur abzuweichen, wenn

1. eindeutig der Fall einer historisch oder sachlich bedingten Rangfolge vorliegt oder
2. es sich um eindeutig erkennbare Fehlinvestitionen handelt, die eine Anwendung des Benutzungsprinzips erforderlich machen oder
3. das Ziel einer vollen Deckung der Wegekosten nur mit Hilfe des Tragfähigkeitsprinzips zu erreichen ist.
4. Soweit die Wegenutzer keinen Einfluß auf Qualität und Quantität der bereitgestellten Wege haben, ist das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung dahingehend zu modifizieren, daß von den tatsächlichen Benutzungsverhältnissen im Abrechnungszeitraum — entsprechend dem Höchstlast-Prinzip — ausgegangen wird.

Die Kosten der Kreuzungen stellen ein Sonderproblem im Rahmen dieser Zurechnung dar. Bei ihnen tritt das Zurechnungsproblem sowohl im Hinblick auf die einzelnen Verkehrsarten und Verkehrszweige als auch im Hinblick auf die Nutzer auf. Deshalb werden die Kreuzungen getrennt behandelt.

51 Verteilung der Kreuzungskosten [1])

Kreuzungen entstehen in aller Regel durch die Überschneidung eines bestehenden Verkehrswegs durch einen hinzutretenden Verkehrsweg und erfordern besondere Anlage-, Betriebs- und Verwaltungskosten sowohl durch Bau und Betrieb der Kreuzung selbst als durch Bau und Betrieb von Sicherungseinrichtungen. Der hinzutretende Verkehrsweg veranlaßt diese Kosten. Demzufolge erscheint hier die Anwendung des *Zurechnungsprinzips der historischen Zweckfolge* grundsätzlich das Gegebene. Daher findet eine Heranziehung des bestehenden Verkehrsweges keine Stütze. Somit entfällt auch eine Kostenteilung nach der Benutzung der Kreuzung.

Eine generelle geschichtliche Reihenfolge der Verkehrsmittel besteht nicht, vielmehr ist von Fall zu Fall zu prüfen, welches das hinzutretende Verkehrsmittel war und dementsprechend mit den Kosten der Kreuzung zu belasten ist. Jede Eisenbahn hat die bei ihrem Bau entstandenen Kosten der Kreuzung mit Straßen zu tragen, andererseits jede später gebaute Straße die Kosten der Kreuzung mit bereits vorhandenen Eisenbahnen. Soweit über Flüsse Eisenbahn- oder Straßenbrücken gebaut sind, sind die Kosten den Eisenbahnen bzw. den Straßen zuzurechnen. Hingegen sind durch einen späteren Kanalbau bedingte Eisenbahn- und Straßenüberführungen dem Wasserweg zu belasten. Entsprechendes gilt für Unterführungen.

Zusätzliche Kosten, die durch Veränderungen der Kreuzungen notwendig werden (Vergrößerungen der Durchfahrtshöhen von Brücken infolge Elektrifizierung, Verstärkung von Brücken infolge höherer Achslasten, Verbreiterung von Brücken wegen Verkehrszunahme usw.) sind ebenfalls grundsätzlich nach dem Prinzip der historischen Zweckfolge dem auslösenden Verkehrsnutzer anzulasten. Die Veränderung der Kreuzung im Interesse e i n e s Wegenutzers löst gewöhnlich eine Anpassung des Kreuzungsbauwerks an die inzwischen eingetretenen oder künftig zu erwartenden Erfordernisse des anderen Wegenutzers aus. In einem solchen Falle ist es empfehlenswert, die gemeinsamen *Änderungskosten* nach dem *Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung* zuzurechnen.

Für *niveauvergleichende Kreuzungen* ergeben sich folgende Erwägungen: Wächst der Eisenbahnverkehr und müssen dieserhalb die Sicherheitsvorkehrungen, z. B. durch Schaffung eines beschränkten Übergangs, erhöht werden, so wären die Kosten der Eisenbahn zuzurechnen. Erzwingt eine Steigerung des Straßenverkehrs erhöhte Sicherungskosten (z. B. Ersatz der Fernbedienung durch einen Schrankenwärterposten unmittelbar an der Kreuzung), so wären sie diesem zuzurechnen. Bei beiderseitiger Verkehrssteigerung wären in einem die Steigerungsmaße berücksichtigenden Umfang die Kosten auf die

[1]) Die folgenden Darlegungen beziehen sich — wie das gesamte Gutachten — ausschließlich auf die Kostenrechnung, nicht auf die Verteilung der Finanzlasten und auf die Rechtsverhältnisse, infolgedessen werden die bestehenden und beabsichtigten rechtlichen Regelungen nicht berücksichtigt.

beiden Verkehrsmittel zu verteilen. Für die Mehrzahl der niveaugleichen Kreuzungen wäre es vermutlich sehr schwierig, zeitraubend und damit kostspielig, den historischen Veranlasser festzustellen. Vor allem ist zu berücksichtigen, daß durch die Anlage von niveaugleichen Kreuzungen die Bahn sich für alle Zeiten den Vorrang des betrieblichen Vollzugs gesichert hat. Sie hat dem Straßenverkehr damit eine Verminderung der Straßen- und Fahrzeugkapazität sowie zusätzliche Kosten durch den Geschwindigkeitswechsel und das Halten an den Bahnübergängen aufgezwungen. *Ein Ausgleich dieser Kosten- und Ertragsvorteile ist zwingend.* Eine auch nur angenäherte Berechnung der dem Straßenverkehr erwachsenden Kosten- und Ertragsnachteile wäre jedoch mit einem sehr hohen Aufwand für die Erfassung der erforderlichen Daten und für die Berechnung der Nachteile verbunden.

Daher ist es zumindest berechtigt, daß die Bahn mit den gesamten Sicherungskosten für niveaugleiche Kreuzungen generell belastet wird, auch soweit durch den wachsenden Straßenverkehr eine Vermehrung der Sicherungseinrichtungen (Schranken, Warnkreuze und Warn-Signalanlagen) eintritt. Damit wäre auch eine Vereinfachung der Rechnung — keine Aufteilung dieser Kosten zufolge dem Verkehrszuwachs auf Schiene und/oder Straße — verbunden.

Soweit hingegen der Straßenverkehr derart anwächst, daß eine Unter- oder Überführung durch ein Kreuzungsbauwerk notwendig wird, so sind die Kosten des Kreuzungsbauwerks dem Straßenverkehr abzüglich der nunmehr eingesparten Kosten des niveaugleichen Bahnübergangs, die als Vorteilsausgleich für den Vorrang der Bahn bezeichnet wurden, hinzuzurechnen.

Wenn beim Bau von Eisenbahn- oder Straßenbrükken über schiffbare Wasserwege durch die Rücksichtnahme auf die Binnenschiffahrt Mehrkosten enstehen (durch größere Durchfahrtshöhe samt Erhöhung der Zufahrten, Zahl und Lage der Strompfeiler, bewegliche Brücken usw.), so sind diese Mehrkosten in jedem Falle der Binnenschiffahrt anzulasten, wogegen sich die Zurechnung der übrigen Kosten wieder nach dem Prinzip der historischen Zweckfolge richten muß.

Gegen eine Aufteilung der Kreuzungskosten nach irgend einem *schematischen Schlüssel* sind *Bedenken* geltend zu machen, da man sich mit diesem Verfahren der Gefahr starker Abweichungen von dem als zweckmäßig bezeichneten Verfahren der Kreuzungskostenzurechnung aussetzt. Die Verwirklichung des Prinzips der historischen Zweckfolge bedingt zwar einen einmaligen bedeutenden Erfassungsaufwand. Im übrigen ergibt unser Vorschlag ein relativ einfaches Berechnungsverfahren.

Enthalten die Unterführungen oder Brücken gleichzeitig Fahrbahnen oder Leitungen für mehrere Nutzer, so sind die unter 52 entwickelten Überlegungen sinngemäß anzuwenden.

52 Verteilung der Kosten kombinierter Wege

Unter kombinierten Wegen hat man solche Wegeanlagen zu verstehen, die einer gemeinsamen Trasse angehören und mehrere Wegearten in sich vereinigen (z. B. Brücke für Eisenbahnen, Straßenverkehr, Öl-, Gas- und Wasserleitung oder Innerortsstraßen mit verschiedenen Fahrbahnen, Fußgängerweg und Versorgungsleitungen).

Bei diesen kombinierten Wegen hat man zu unterscheiden zwischen

1. Anlagen, die von vornherein mit mehreren Wegearten errichtet wurden,
2. Anlagen, bei denen nachträglich zur ersten Wegeart eine oder mehrere Wegearten hinzugetreten sind (nachträgliches Verlegen einer Gas-Fernleitung im Wegeplanum) oder bestehende Wegearten umgebaut bzw. erweitert werden (Verbreiterung der Fahrbahn einer Innerortsstraße),
3. Anlagen mit mehreren Wegearten, bei denen nachträglich eine Wegeart ganz oder zum Teil in Wegfall kommt (permanente oder zeitlich begrenzte Ausschließung des Fahrverkehrs in Einkaufsstraßen; Verringerung der Gehwegbreite zur Schaffung von Parkflächen oder zur Verbreitung der Fahrbahn).

Zu 1.:

In diesem Falle ist die Anwendung des *Prinzips der alternativen Einzelbereitstellung* (mit direkter Zurechnung der zusätzlichen Kosten für individuelle Zusatzbereitstellung) zweckmäßig; es wird damit zum Ausdruck gebracht, daß die einzelnen Wegeteile für die betreffenden Nutzer gebaut worden sind und betrieben werden. Soweit die Wegenutzer keinen Einfluß auf die Quantität und Qualität der bereitgestellten Wege haben, ist hierbei nicht von den Verhältnissen im Zeitpunkt der Veranlassung der Investition auszugehen, sondern von den Benutzungsverhältnissen im Abrechnungszeitraum. Die Prinzipien der anteiligen Bereitstellung und der anteiligen Inanspruchnahme dagegen scheiden häufig aus, weil die verschiedenen Wegearten eine qualitativ unterschiedliche Struktur aufweisen und damit unterschiedliche Anlage- und Betriebskosten haben. Es sind also z. B. dem Radfahrverkehr nur die Kosten anzulasten, die für den Bau und den Betrieb eines Radfahrweges allein notwendig sind. Wird der Radfahrweg in seinem Unterbau vorsorglich so angelegt, daß die von ihm in Anspruch genommene Fläche zu einem späteren Zeitpunkt ohne Verstärkung des Unterbaus zur Erweiterung der für den Kraftverkehr bestimmten Fahrbahn verwendet werden kann, so sind die Mehrkosten des Unterbaus nicht dem Radverkehr zuzurechnen.

Zu 2.:

In diesem Falle ergibt sich eine *Konkurrenz zwischen* dem *Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung* (mit direkter Zurechnung der Kosten individueller Zusatzinvestitionen) und dem *Prinzip der historischen Zweckfolge.* Würde man bei der Anbringung einer Rohrleitung an einer Brücke das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung anwenden, so würden die Wegekosten der Leitung sehr hoch sein (eigene Brücke bzw. Verlegen durch den Wasserweg). Nach dem Prinzip der historischen

Zweckfolge dagegen würden die zusätzlichen Wegekosten für das Anbringen der Leitung verhältnismäßig gering, unter Umständen gleich Null sein. Da beide Prinzipien von der Kostentheorie her gleichwertig sind, hängt es von der *Tragfähigkeit* ab, welchem der konkurrierenden Prinzipien man den Vorzug gibt. Auf jeden Fall müssen die zusätzlichen Kosten, die durch das Hinzutreten der neuen Wegeart entstehen, von dieser voll getragen werden. — Außerdem entstehen während des Umbaus von Wegen häufig zusätzliche Kosten für die anderen Wegearten der Kombination und ihre Nutzer oder für andere Verkehrswege, die in ihrer Nutzung beeinträchtigt oder zusätzlich belastet werden: Umleitungen, Langsamfahrstrecken, Verkehrsengpässe, übermäßige Inanspruchnahme der Fahrzeuge, usw. bedingen zusätzliche Kosten und Einbußen an Leistung, die dem neuen oder erweiterten Verkehrsweg zuzurechnen sind. Dem neuen oder erweiterten Verkehrsweg sind auch sämtliche zusätzlichen Kosten und der Nutzenentgang, die bei Dritten vorübergehend (Lärmbelästigung, Behinderung oder Sperrung des Zugangs zu Geschäften) oder dauernd (Grundstücksentwertung durch Schaffung einer neuen Hauptdurchgangsstraße) entstehen, zuzurechnen. Entsprechendes gilt für die zusätzlichen Kosten und den Nutzenentgang, die bei Reparatur eines Verkehrsweges im allgemeinen entstehen.

Zu 3.:

Die in diesem Fall häufig notwendig werdenden Wegeumbaukosten müssen nach dem *Prinzip der historischen Zweckfolge* dem neuen Nutzer in vollem Umfang zugerechnet werden. Darüber hinaus gilt für die durch die Umbauarbeiten ausgelösten Kostensteigerungen und Leistungseinbußen das unter 2. Gesagte.

53 Verteilung der Kosten auf verschiedene Wegenutzer

530 Allgemeines

Ging es bisher darum, die Methoden für die Verteilung der Kosten kombinierter Wege auf die einzelnen Wegearten darzulegen, so wird es nun notwendig, die Kosten dieser Wegearten den Nutzern der Verkehrswege zuzurechnen. Dient eine Wegeart nur einem Nutzer (z. B. Eisenbahn), so sind die Kosten dieser Wegeart in vollem Umfange diesem Nutzer zuzurechnen. In diesem Falle ergibt sich ein Zurechnungsproblem lediglich im Hinblick auf die Verteilung der Wegekosten auf die einzelnen Betriebszweige (z. B. Personen- und Güterverkehr) und Leistungsarten (Fracht- und Expreßgutverkehr). Die Lösung dieser internen Zurechnungsaufgabe betrifft aber nicht mehr das allgemeine Wegekostenproblem. Bei allen Wegearten jedoch, die von mehreren Nutzergruppen in Anspruch genommen werden, entsteht die Frage, nach welchen Gesichtspunkten die Kosten der Wegeart auf die einzelnen Nutzergruppen aufgeteilt werden sollen.

Dabei hat man zu unterscheiden zwischen der Zurechnung auf Nutzergruppen, die nicht alle dem Verkehr angehören (z. B. Binnenschiffahrt und Landeskultur) und der Zurechnung auf Nutzergruppen, die alle dem Verkehr angehören (z. B. Lastkraftwagen und Pferdefuhrwerk). Der erste Fall ist für die Binnenschiffahrt charakteristisch, der zweite für den Straßenverkehr.

531 Binnenschiffahrt

Die Nutzer der Wasserwege stellen qualitativ unterschiedliche Anforderungen an den Ausbau der Wasserwege, und sie nutzen die wasserbaulichen Anlagen entsprechend auch in qualitativ unterschiedlicher, d. h. nicht addierbarer Weise aus. Damit scheiden alle Zurechnungsprinzipien aus, die eine qualitativ gleichartige Veranlassung oder Nutzung zur Voraussetzung haben (Prinzip der anteiligen Bereitstellung und Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme). Das *Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung* (mit direkter Zurechnung der Kosten der individuellen Zusatzinvestitionen) dagegen trägt diesen unterschiedlichen Qualitäten Rechnung. Es sollte daher bei der Zurechnung der Kosten des Wasserbaues auf die einzelnen Nutzergruppen angewendet werden (s. Schema 3, S. 62).

Es ist möglich, daß bei Anwendung dieses Prinzips in einzelnen Fällen die *Tragfähigkeit* der einen oder anderen Nutzergruppe überschritten wird. Man kann dann als Ersatzlösung auf das *Prinzip der sachlichen Rangfolge* zurückgreifen, also z. B. Elektrizitätsgewinnung und Binnenschiffahrt zum Hauptzweck, die Landeskultur zum Nebenzweck erklären und letzterer lediglich die Zusatzkosten zurechnen. Als weitere Alternative bleibt das *Tragfähigkeitsprinzip* selbst.

Die Aufteilung der Wegekosten *innerhalb der Binnenschiffahrt* setzt die Bildung homogener Nutzergruppen mit gleichartiger Inanspruchnahme des Wasserweges voraus. Zugleich entsteht die Frage, ob die Wegekostenaufteilung nach Stromgebieten und Streckenarten differenziert werden soll.

532 Straßenverkehr

Bei der Verteilung der Kosten der Landwege auf ihre Nutzergruppen sind als besondere Gruppe die *Leitungen* anzusehen, die in irgendeiner Weise das Wegeplanum mitbenutzen. Die Kostenverteilung auf die Leitungsgruppe und die Gruppen des Straßenverkehrs ist analog zu der Verteilung der Kosten kombinierter Wege vorzunehmen. (Vgl. 52).

Die *Verteilung der Kosten der Landwege auf die einzelnen Nutzergruppen* Personenkraftwagen, Omnibusse, Lastkraftwagen, differenziert nach Gewicht und Abmessung, Straßenbahnen, Zugmaschinen, Gespannfuhrwerke, Krafträder, Mopeds, Fahrräder und Fußgänger, kann sich zunächst wieder des *Prinzips der alternativen Einzelbereitstellung* bedienen (vgl. Schema 2, S. 61). Die Verwendung des Prinzips der anteiligen Inanspruchnahme ist für den gemischten Verkehr deshalb ungeeignet, weil bei einer gemeinsamen Fahrbahn die Struktur der Fahrbahn auf *den* Benutzer abgestellt sein muß, der die Fahrbahn qualitativ am stärksten in Anspruch nimmt.

6 Schlußbemerkung

Die Abgrenzung, Ermittlung und Verteilung der Stationskosten wirft grundsätzlich keine anderen methodischen Probleme auf, als sie für die Wegekostenrechnung dargelegt worden sind. Es ist möglich, daß man aus verkehrspolitischen Erwägungen Wege- und Stationskosten zusammengefaßt für einen Vergleich zwischen den drei Verkehrszweigen heranzieht, wenngleich dies, wie unter 20 dargelegt, funktionell nicht begründet ist.

Die methodischen Überlegungen des Gutachterkreises machen deutlich, daß es für die Lösung des Wegepostenproblems weder generell noch im Einzelfalle zwingende Zurechnungsprinzipien oder Maßstäbe gibt, die andere ausschließen. Es stehen im allgemeinen zwei oder mehrere Verfahren zur Wahl, die vom Standpunkt der Theorie gleichwertig sind. Gleichwohl hat der Gutachterkreis es für richtig gehalten, ein Prinzip als grundsätzlich anwendbar in den Vordergrund zu rücken, das unter den möglichen als das geeignetste erscheint und das noch am ehesten allgemein anwendbar ist: das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung.

7 Zusammenfassung

1. Das Gutachten geht davon aus, daß die vergleichende Wegekostenrechnung eine der Voraussetzungen für rationale Entscheidungen der Verkehrspolitik schaffen soll. Es interessiert also die Gewinnung von Maßstäben zur Herstellung von formal gleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrszweigen.

2. Ausgehend von der Feststellung, daß die Durchführung der Rechnung mit Hilfe einer *Kostenrechnung, einer Ausgabenrechnung* oder einer *Mischrechnung,* die Elemente beider Rechnungsverfahren enthält, erfolgen kann, kommen die Gutachter zu dem Schluß, daß

   die Kostenrechnung trotz aller Einwendungen für die vergleichende Wegekostenrechnung geeigneter ist als die Ausgabenrechnung.

   Wegen der unterschiedlichen Anlageintentät der Verkehrswege und Verkehrszweige, ihrer unterschiedlichen Risiken in bezug auf technische und wirtschaftliche Überholung wird als Ergänzung eine Kontrolle der Kostenrechnung durch eine kumulativ über mehrere Jahre durchgeführte Ausgabenrechnung vorgeschlagen.

3. Das Gutachten unterscheidet zwischen *Wegen* und *Verkehrsstationen,* die wie folgt definiert werden:

   a) Wege sind dauerhafte ortsfeste Anlagen, die Verkehrsstationen verbinden und die notwendige Unterlage für die Fortbewegung von Fahrzeugen, Menschen oder Tieren bieten.

   b) Verkehrsstationen sind Verkehrseinrichtungen, die für den Umschlag und die Abfertigung bestimmt sind.

   Zu den Wegen gehören auch alle Wege innerhalb der Stationen, soweit sie nicht ausschließlich für die Abfertigung, den Umschlag und das Abstellen von Fahrzeugen bestimmt sind.

   Je nach der auf die Fahrzeugart abgestellten Bauweise übernimmt der Weg unterschiedliche zusätzliche Funktionen, die der sicheren und wirtschaftlichen Abwicklung des Verkehrs dienen und die technisch in der Regel so eng mit der Darbietung der Unterlage verbunden sind, daß sie sich in der Kostenrechnung häufig nicht ohne Willkür abtrennen lassen.

4. Die Überlegungen der Gutachter beziehen sich auf

   a) Schienenwege,

   b) Landwege und

   c) Binnenschiffahrtswege,

   wobei Wege, die nicht dem öffentlichen, d. h. dem allgemeinen Verkehr dienen, nicht in die Betrachtung einbezogen werden.

5. Die Gutachter schlagen folgende *Gliederung der Wegekosten* vor:

   A. Wegeanlagekosten
      - I. Abschreibungen auf
        1. Anfangsbestand
        2. Partielle und totale Ersatzinvestitionen
        3. Zusatz- (oder Netto-)investitionen
      - II. Zinsen auf
        1. Grundstück
        2. den um die Abschreibungen verminderten Investitionswert (Anfangsbestand u. Ersatzinvestitionen u. Nettoinvestitionen)

   B. Wegebetriebskosten
      - I. Unterhaltungs- (oder Instandhaltungs-) kosten
      - II. Bedienungskosten

   C. Laufende Verwaltungskosten.

6. Als Abschreibungsmethode wird die *lineare Abschreibung* vorgezogen.

7. Damit gewährleistet ist, daß die Zinshöhe in einem Zusammenhang mit der tatsächlichen Kapitalrentabilität steht, schlagen die Gutachter vor, der *Verzinsung des Anlagekapitals* — als

   aktuellen Preis — die durchschnittliche Effektivverzinsung der im jeweils vergangenen Jahr emittierten festverzinslichen öffentlichen und privaten Anleihen zugrunde zu legen.

8. Den *Unterhaltungs- oder Instandsetzungskokosten* sollen aus Gründen der Rechnungsvereinfachung auch kurzfristig vermögenswirksame Ersatzinvestitionen (z. B. das laufende Ausbaggern der Fahrrinnen in den Wasserwegen) zugeordnet werden.

9. Zu den *Bedienungskosten* rechnen die Gutachter bei der Eisenbahn z. B. die Aufwendungen für die Bedienung der Stellwerke und Signalanlagen, der Stromzuführung usw., beim Straßenverkehr z. B. die Aufwendungen für die Verkehrssicherheit (Straßenpolizei, Signalanlagen usw.), bei den Wasserwegen z. B. die Aufwendungen der Schleusenbedienung und der Verkehrssicherung (Wahrschau, Strompolizei, Markierungsveränderungen usw.).

10. Es ist zweckmäßig, die *laufenden Verwaltungskosten* gesondert — also nicht nach Anlage- und Betriebskosten aufgeteilt — zu erfassen.

11. Für die Kostenerfassung und die Kostenzurechnung müssen für die einzelnen Verkehrszweige sehr detaillierte *Kostenstellenpläne* entwickelt werden. Für einen Wegekostenvergleich ist es zweckmäßig, die Kostenstellen nach funktionellen Gesichtspunkten zu bilden. Für die Kostenerfassung ist es jedoch notwendig, zunächst auf eine nach Verantwortungsbereichen oder räumlichen Gesichtspunkten gegliederte Kostenstellenrechnung zurückzugreifen, um die Kosten dann nach Funktionsbereichen umzugruppieren.

12. Ausgehend von der Feststellung, daß die *Bewertung* ein Problem ist, für das sehr viele Lösungen möglich sind, von denen keine den Anspruch auf absolute Richtigkeit erheben kann, betont das Gutachten, daß man sich bei aller Subjektivität an die Tatsachen zu halten hat, und zwar in erster Linie an die Preise im Markt.

13. Durch die *Bewertung zum Tagespreis* (Beschaffungspreis am Stichtag) werden alle Kostengüter, die in langen Zeiträumen ersetzt werden, gegenwartsnah und zu einem einheitlichen Stichtag bewertet.

14. Sehr eingehend beschäftigt sich das Gutachten mit den *Zurechnungsprinzipien.*

    Das *Problem der Kostenzurechnung entsteht nur* für solche Kosten, die im Hinblick auf das jeweilige Bezugsobjekt nicht direkt erfaßt werden oder erfaßt werden können, also *für die sogenannten Gemeinkosten.* Zwar wird in der betriebswirtschaftlichen Literatur wie in der Praxis allgemein gefordert, die Gemeinkosten auf die Kostenstellen und die Kostenträger nach dem *Verursachungsprinzip* zuzurechnen, doch faßt man dieses Verursachungsprinzip in der Kostenrechnung nicht oder nicht ausschließlich — dem modernen Sprachgebrauch entsprechend — als Ursache-Wirkungs-Beziehung im Sinne der causa efficiens auf. Da diese Auslegung der Begriffe Ursache und Verursachung zu Mißverständnissen führen muß, schlägt das Gutachten vor, diesen Begriff nur im Sinne von Ursache-Wirkungs-Beziehungen zu gebrauchen und diesem *Kausalprinzip* das *Finalprinzip* oder *Mittel-Zweck-Prinzip* gegenüberzustellen.

15. Für die Zurechnung „unechter Gemeinkosten" — das sind Kosten, die ihrer Natur nach direkt für die jeweiligen Leistungen erfaßt werden könnten, bei denen man aber, meist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, darauf verzichtet — ist das *Proportionalitätsprinzip* ohne weiteres anwendbar, wenn sich eine hinreichend strenge Korrelation zwischen der Schlüsselgröße und den (variablen) Kosten — zwischen denen ein sinnvoller Zusammenhang bestehen muß — ergibt. Dagegen bleibt für die Zurechnung von Bereitschaftskosten, von variablen echten Gemeinkosten (z. B. Kuppelproduktion) und solchen variablen unechten Gemeinkosten, für die sinnvolle Proportionalitätsbeziehungen nicht bekannt sind, nur das Final- oder Zweckprinzip, d. h. die Zurechnung von Kosten auf Grund von Mittel-Zweck-Zusammenhängen.

16. *Unmittelbar anwendbar ist das Finalprinzip,* wenn bestimmte Kostengüter ausschließlich für eine ganz bestimmte Kostenstelle, Funktion, Leistungsgruppe oder Leistungsart bereitgestellt worden sind, d. h. wenn eindeutig Mittel-Zweck-Beziehungen bestehen.

17. Bestehen keine eindeutigen finalen Zusammenhänge, so bietet das Finalprinzip zwar keine eindeutigen Lösungen an, immerhin zeichnet sich aber *eine Reihe von Unterprinzipien* ab, nach denen sich eine logisch befriedigende Zurechnung vornehmen läßt.

18. *Veranlassungsprinzip* und *Nutzungsprinzip.*

    Die Zurechnung gemeinsamer Kosten nach dem *Veranlassungsprinzip* bedeutet, daß die einzelnen Zwecke in dem Umfang mit gemeinsamen Kosten belastet werden, in dem sie im *Zeitpunkt der Entscheidung* über die Investitionen, den Aufbau der Organisation oder der Betriebsbereitschaft Anlaß zur qualitativen Gestaltung und zur Bemessung der quantitativen Kapazität und der Betriebsbereitschaft gegeben haben.

    Demgegenüber stellt das *Nutzungsprinzip* auf die anteilige effektive Nutzung durch die verschiedenen Zwecke oder Nutzer im *Abrechnungszeitraum* ab, und zwar ohne Rücksicht auf die ursprüngliche Zweckbestimmung.

    Für beide Prinzipien sind im Gutachten Unterprinzipien entwickelt.

19. *Unterprinzipien des Veranlassungsprinzips.*

    1. *Veranlassung in bestimmter Rangfolge*

       a) *Prinzip der historischen Zweckfolge*

          Die zusätzlichen Kosten des zu dem ursprünglichen Zweck später hinzugekommenen neuen Zweckes werden in vollem Umfang diesem neu hinzugekommenen oder später geänderten Zweck zugerechnet.

       b) *Prinzip der sachlich bedingten Rangfolge*

          Bei einer sachbedingten Zweckfolge — die Investition dient primär für einen Hauptzweck, daneben werden weitere Zwecke (Nebenzwecke) zusätzlich befriedigt — sind die „Grundkosten" der Investition und des späteren Betriebes dem Hauptzweck zuzurechnen, den Neben-

zwecken nur die jeweils zusätzlich dafür aufgewandten Kosten. Dies gilt jedoch nur, wenn die Investitionen auch für den Hauptzweck allein durchgeführt werden würde. Sofern zwar eine eindeutige Rangfolge vorliegt, aber die Investition für den Hauptzweck allein nicht durchgeführt würde, bietet die Theorie der Kostenrechnung jedoch keine eindeutige Lösung dafür an, in welchem Ausmaß in diesem Falle die profitierenden Nebenzwecke mit zu den Grundkosten beitragen müssen.

2. *Gleichrangige Veranlassung*

a) *Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung oder Einzelinvestitionen*

Nach diesem Prinzip sind die Kosten einer gemeinsamen für mehrere Nutzer erstellten Anlage im Verhältnis der Beträge zuzurechnen, die aufgebracht werden müßten, wenn jeder Benutzer allein für sich investieren würde. Das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung kommt bei einigermaßen gleichrangiger Veranlassung als einziges in Frage, wenn die einzelnen Nutzer eine wenigstens teilweise unterschiedliche qualitative Struktur der Anlagen der Organisation oder der „lebenden" Betriebsbereitschaft erfordern. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Kosten der zusätzlichen Einzelbereitstellung direkt dem jeweiligen Nutzer zugerechnet werden.

b) *Prinzip der anteiligen Bereitstellung*

Nach diesem Prinzip werden den einzelnen Nutzern (oder Zwecken) diejenigen Bereitschaftskosten zugerechnet, die für sie auf Grund des angemeldeten Bedarfs oder der vom Investor gehegten Erwartungen im Rahmen der gesamten Kapazität und Betriebsbereitschaft vorgehalten werden. Dieses Prinzip ist nur sinnvoll anzuwenden, wenn die Nutzer, denen die Kosten zugerechnet werden sollen, die gleichen qualitativen Anforderungen an die Kapazität und Betriebsbereitschaft stellen, so daß lediglich die bereitzustellende Quantität von dem angemeldeten Bedarf abhängt. In diesem Fall stehen das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung und das der anteiligen Bereitstellung völlig gleichartig nebeneinander.

20. *Unterprinzipien des Nutzungsprinzips*

1. *Das Benutzungsprinzip*

Dieses Prinzip fragt nach dem *Ausmaß der Inanspruchnahme* oder *Benutzung* der bereitgestellten Kapazität oder Betriebsbereitschaft.

2. *Das Netto-Nutzens- oder Tragfähigkeitsprinzip*

Dieses Prinzip stellt auf die *Höhe des Nutzens* (Nettonutzens) ab, der aus der Inanspruchnahme der bereitgestellten Kapazität und Betriebsbereitschaft gezogen wird.

21. *Unterprinzipien des Benutzungsprinzips*

1. *Ungleichrangige Inanspruchnahme*

a) *Grundkosten-Zusatzkosten-Prinzip*
Danach werden dem *Hauptnutzer* (-zweck) die *Grundkosten,* dem *Nebennutzer* (-zweck) die *zusätzlich aufgewandten Kosten* zugerechnet.

b) *Restkostenprinzip*

Dieses Prinzip, bei dem die *Nebenprodukte bis zur Höhe ihrer Tragfähigkeit* (Nettonutzen) zur Deckung der gemeinschaftlichen Kosten herangezogen werden, während das *Hauptprodukt* nur den Rest, d. h. *die nicht gedeckten Gemeinkosten,* zu tragen hat, ist für die Zurechnung der Wegekosten wenig geeignet.

2. *Gleichrangige Inanspruchnahme*

Nach dem *Prinzip der anteiligen Inanspruchnahme* werden die Gemeinkosten den einzelnen Kostenträgern (Zwecken oder Nutzern) im *Verhältnis der Inanspruchnahme* der bereitgestellten Kapazität und Betriebsbereitschaft zugerechnet. Bei schwankender Inanspruchnahme ist zwischen dem *Spitzenanteil-Prinzip,* dem *Höchstlast-Prinzip* und dem *Durchschnittsanteil-Prinzip* zu wählen.

22. *Das Tragfähigkeitsprinzip*

Das Tragfähigkeitsprinzip, nach dem den einzelnen Nutzern die Kosten eines Weges im Verhältnis ihrer Tragfähigkeit (Nettonutzen) zugerechnet werden, bildet stets die Obergrenze für die Anwendung der genannten Zurechnungsprinzipien. Das Prinzip selbst ist jedoch für die Zurechnung der Kosten auf die einzelnen Nutzer nur unter eng begrenzten Voraussetzungen geeignet.

23. *Zu 14 bis 22*

Vom Standpunkt der Kostentheorie aus kann eine objektive Entscheidung zugunsten des einen oder anderen Prinzips nicht getroffen werden. Es ist jedoch zu erwägen, bestimmte Verfahren, die sich in bestimmten Fällen besonders empfehlen, auch in weiteren Fällen, ja möglichst allgemein anzuwenden.

24. Während grundsätzlich für die Bewertung die Preise im Markt maßgebend sind (vgl. Punkt 12 u. 13), d. h. die Bewertung zum Tagespreis, muß sich die Bewertung von *Anlagen oder Anlageteilen, die dem Stand der Technik am Stichtag nicht mehr entsprechen,* an anderen Maßstäben orientieren. In diesen Fällen wird vorgeschlagen, den Preis oder Preisindex für herstellungs-

verwandte Güter oder den Tagespreis leistungsäquivalenter Substitutionsgüter heranzuziehen.

25. Für die Ermittlungder der Verzinsung zugrunde zu legenden Kapitalanteile ist bei Anlagegütern, die der Entwertung unterliegen, vom *Zeitwert* auszugehen. Unter Zeitwert ist der Restwert zu verstehen, der verbleibt, wenn die Anlagen entsprechend des bis zum Bewertungsstichtag verstrichenen Anteils der Nutzungsdauer vom Tageswert abgeschrieben worden sind.

26. *Bewertung der Grundstücke*

    a) Bei Grundstücken sind Zeitwert und Tageswert identisch.

    b) Das Gutachten schlägt vor, bei *Außerortswegen* als Tageswert den Grundstückspreis des angrenzenden nicht bebauten Umlandes am Bewertungsstichtag zugrunde zu legen.

    c) Bei *Innerortswegen* sollte von der Grundlage des Grundstückspreises des unerschlossenen und nicht zur Bebauung vorgesehenen Umlandes ausgegangen werden. Nur auf diese Weise ist es möglich, den Einfluß der Wechselwirkung zwischen den Grundstückskosten für den Weg und den Grundstückskosten für das bebaute oder zu bebauende Gelände auszuschalten.

    Während die Straßen, die bis 1950 gebaut worten sind und die seitdem gebauten Erschließungsstraßen nach diesem Prinzip bewertet werden sollten, sind für die Grundstücke von Straßen, die zur Verbesserung des Innerortsverkehrs verbreitert, verlegt oder neu angelegt worden sind, die Anschaffungspreise — einschl. Abbruch- und Wiederaufbaukosten für Ersatzgebäude, Entschädigungen usw. — des Straßengrundstückes, auf das Preisniveau des Bewertungsstichtages umgerechnet heranzuziehen.

27. *Verteilung der Wegekosten*

    Als vorzugsweise anzuwendendes Prinzip schlägt das Gutachten für nicht direkt zurechenbare Kosten das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung (mit direkter Zurechnung der Kosten der individuellen Zusatzinvestitionen) vor, weil es auch bei qualitativ unterschiedlichen Ansprüchen der Wegenutzer an die Wege anwendbar ist.

28. *Verteilung der Kreuzungskosten*

    Hier erscheint die Anwendung des Zurechnungsprinzips der historischen Zweckfolge grundsätzlich das Gegebene, da der hinzutretende Verkehrszweck diese Kosten veranlaßt. Die Gutachter halten es jedoch zumindest für berechtigt, aus Gründen des Vorteilsausgleichs die Eisenbahn mit den gesamten Sicherungskosten für *niveaugleiche Kreuzungen* generell zu belasten.

    Gegen eine Aufteilung der Kreuzungskosten nach irgendeinem schematischen Schlüssel werden von den Gutachtern Bedenken geltend gemacht.

29. *Verteilung der Kosten kombinierter Wege*

    Die Kosten kombinierter Wege sollen wie folgt zugerechnet werden:

    a) bei Anlagen, die von vornherein mit mehreren Wegearten errichtet wurden, nach dem Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung (mit direkter Zurechnung der zusätzlichen Kosten für individuelle Zusatzbereitstellung),

    b) bei Anlagen, bei denen nachträglich zur ersten Wegeart eine oder mehrere Wegearten hinzugetreten sind oder bestehende Wegearten umgebaut bzw. erweitert werden, entweder wie unter a) oder nach dem Prinzip der historischen Zweckfolge,

    c) bei Anlagen mit mehreren Wegearten, bei denen nachträglich eine Wegeart ganz oder zum Teil in Wegfall kommt, nach dem Prinzip der historischen Zweckfolge.

30. *Verteilung der Kosten auf verschiedene Wegenutzer*

    Das Gutachten unterscheidet zwischen der Zurechnung auf Nutzergruppen, die

    a) nicht alle dem Verkehr angehören (z. B. Binnenschiffahrt und Landeskultur) und

    b) alle dem Verkehr angehören (z. B. Lastkraftwagen und Pferdefuhrwerke).

    Als Zurechnungsprinzip wird das Prinzip der alternativen Einzelbereitstellung (mit direkter Zurechnung der Kosten der individuellen Zusatzinvestitionen) empfohlen.

    Dieses Prinzip ist vom Gutachterkreis als grundsätzlich anwendbar in den Vordergrund gerückt worden, da es unter den möglichen als das geeignetste erscheint.

Anhang

Verzeichnis der erhaltenen Arbeitsunterlagen

1. Überlegungen des Arbeitskreises „Wegekosten" im Bundesministerium für Verkehr.

2. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium, Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, Bielefeld 1954.

3. Dr. K. Morgenthaler — Dr. H. Wollert, Gutachten über die Deckung der vom Güterkraftverkehr verursachten Straßenkosten, ohne Ort 1958.

4. Bundesbahnoberrat Dr.-Ing. Lübbeke, Die Ermittlung der Wegekosten als Grundlage einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung für den Gesamt-Straßenverkehr im Bundesgebiet, Mainz 1957.

5. Dipl.-Volkswirt W. Dreskornfeld, Die Wegekosten des Straßenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Bielefeld 1959.

6. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung e. V., Gegenüberstellung der vier Gutachten zum Problem der Straßenkosten, München 1959.

7. Zentralausschuß der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (Dr. Zünkler), Zur Frage der Ermittlung und Aufteilung der Kapitalkosten der Wasserstraßen, August 1959.

8. Vermerk zu Heidermann-Schieb, Das Problem des Kapitaldienstes für Kapital der öffentlichen Hand, Köln-Göttingen 1959.

9. Stellungnahme zur Ausarbeitung des Arbeitskreises „Wegekosten" im Bundesministerium für Verkehr (vgl. 1.) mit Bemerkungen

   a) der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn,

   b) des Verbandes Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen e. V.,

   c) des Zentralausschusses der Deutschen Binnenschiffahrt e. V.,

   d) der Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes e. V.,

   e) des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe,

   f) des Deutschen Industrie- und Handestages,

   g) des Bundesverbandes der Deutschen Industrie.

Anlage 6

Übersicht über die Abweichungen von der Steuernorm bei den binnenländischen Verkehrsträgern im Güterverkehr

Steuergruppe und -art	Deutsche Bundesbahn	Privateisenbahnen	Binnenschiffahrt	Gewerblicher Güterkraftverkehr
a) **Besitzsteuern**				
Vermögensteuer	steuerfrei gemäß § 3 Abs. 1 Ziff. 1 VStG	steuerfrei, soweit Anteile ausschließlich Gebietskörperschaften gehören (§ 3 a Ziff. 1 Satz 1 VStG) oder soweit das Vermögen dazu bestimmt ist, unter der Auflage der Beförderungspflicht, der Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr zu dienen (§ 3 a Ziff. 1 Satz 2 VStG) im übrigen: steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig, Ausnahmen: Güterliniennahverkehr, soweit Anteile ausschließlich Gebietskörperschaften gehören (§ 3 a Ziff. 1 Satz 1 VStG) oder soweit das Vermögen dazu bestimmt ist, unter der Auflage der Beförderungspflicht, der Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr zu dienen (§ 3 a Ziff. 1 Satz 2 VStG)
Einkommensteuer Körperschaftsteuer	steuerfrei gemäß § 4 Abs. 1 Ziff. 1 KörpStG (aber: Gewinnverwendung nach § 33 BbG)	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig
b) **Realsteuern**				
Grundsteuer	steuerfrei: Schienenwege des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Ziff. 9 GrStG) Verwaltungs- + Betriebsgrundstücke (§ 4 Ziff. 1 b GrStG) 50 %: Betriebsgrundstücke, die nicht Verwaltungsgrundstücke sind (§ 4 Ziff. 1 GrStG) sonst: steuerpflichtig	steuerfrei: Schienenwege des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Ziff. 9 GrStG) im übrigen: steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig
Gewerbesteuer	steuerfrei § 3 Ziff. 1 GewStG (aber Verwaltungskostenzuschuß gemäß § 24 EinfG RealStG)	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig

Steuergruppe und -art	Deutsche Bundesbahn	Privateisenbahnen	Binnenschiffahrt	Gewerblicher Güterkraftverkehr
c) **Verkehrsteuern**				
Grunderwerbsteuer	steuerpflichtig	steuerpflichtig	Betriebs-grundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrund-stücke steuerpflichtig
Kraftfahrzeugsteuer	steuerpflichtig	steuerpflichtig	entfällt (§ 1 KraftStG)	steuerpflichtig
Umsatzsteuer	s. Beförderung-steuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)	s. Beförderung-steuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)	steuerfrei (§ 35 Abs. 1 Ziff. 1 UStDB)	Nahverkehr: steuerpflichtig Fernverkehr: s. Beförderung-steuer
Beförderungsteuer	steuerpflichtig Ausnahmen: Arbeiter-, Schüler-, Militär-personenverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 1 BefStG) Orts- und Nachbarorts-linienverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 5 a BefStG) Expreßgut, Postgut, Kohlen (§ 3 Abs. 1 Ziff. 3 und 4 BefStG)	steuerpflichtig Ausnahmen wie bei Bundesbahn	entfällt (§ 1 BefStG)	Fernverkehr: steuerpflichtig Nahverkehr: s. Umsatzsteuer
d) **Verbrauchsteuern**				
Mineralölsteuer	steuerpflichtig aber: Betriebs-beihilfe für Schienenfahr-zeuge (III/4 VerkFinG)	steuerpflichtig aber: Betriebs-beihilfe für Schienenfahr-zeuge (III/4 VerkFinG)	steuerfrei (§ 9 Abs. 2 der VO zur Durchführung des Mineralöl-steuergesetzes)	steuerpflichtig
e) **Lastenausgleich**				
Vermögensabgabe	frei, soweit Vermögen im Rahmen der Betriebspflicht für Betriebs- und Verwaltungs-zwecke benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Ziff. 2 LAG)	frei, soweit Ver-mögen, das im Rahmen der öffentlichen Ver-kehrsaufgaben unmittelbar dem Betrieb und der Verwaltung dient (§ 18 Abs. 1 Ziff. 9 a LAG)	abgabepflichtig	abgabepflichtig
Hypothekengewinnabgabe	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig
Kreditgewinnabgabe	abgabefrei (kein gewerblicher Betrieb)	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig



Anlage 7

Vergleich der unterschiedlichen Besteuerung der binnenländischen Güterverkehrsträger

(Steuerrechtsnormenvergleich)

Bearbeitet vom Bundesministerium der Finanzen

— Finanzpolitische und Volkswirtschaftliche Gruppe —

INHALT

I.

Vorbemerkung

Bei der Beratung der von der Bundesregierung eingebrachten Verkehrsgesetze hatte der Bundestag in einer Entschließung vom 28. Juni 1961 die Bundesregierung u. a. aufgefordert, in Fortsetzung ihres verkehrspolitischen Programms dafür Sorge zu tragen, „daß die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis der drei binnenländischen Verkehrsträger zueinander nach Art und Ausmaß ermittelt werden".

Unter den Faktoren, die die Wettbewerbsbedingungen beeinflussen, spielen die Steuern eine wesentliche Rolle. Zur Erfüllung der vom Deutschen Bundestag gestellten Forderungen sind deshalb auch Art und Ausmaß der von der Steuergesetzgebung ausgehenden Wirkungen auf die Wettbewerbsverhältnisse der Verkehrsträger zu untersuchen. Wenn auch nicht übersehen werden darf, daß der Einfluß steuerlicher Faktoren auf Kalkulation und Preisbildung nur ein Teil eines weit vielschichtigeren Problems ist, und da insoweit eine nur auf die Besteuerung beschränkte Untersuchung für die allgemeine Beurteilung der Wettbewerbsbedingungen im Verkehr nur von begrenztem Aussagewert ist, so dürfte doch das Ausmaß der von der Steuergesetzgebung herrührenden Wirkungen eine gesonderte Darstellung rechtfertigen.

Eng mit den Fragen steuerlicher Art verwandt sind die Einflüsse, die sich durch unmittelbare und mittelbare Zuwendungen aus den öffentlichen Haushalten an die Verkehrsträger ergeben. Diesen Zuwendungen muß eine nicht geringe Bedeutung für die Kostenlage und damit für die Wettbewerbssituation zugeschrieben werden. Da diese Probleme jedoch nicht steuerlicher Art sind, können sie in dieser Untersuchung außer Betracht bleiben, zumal auf sie an anderer Stelle des Gesamtberichts eingegangen wird.

Nicht behandelt werden auch die im Zusammenhang mit der Steuer- und Verkehrsharmonisierung im Rahmen der EWG auftretenden Fragen, weil bei der vorliegenden Untersuchung vom gegenwärtigen innerdeutschen Rechtsstand ausgegangen werden muß.

II.

Methodische Einführung

1. Zur näheren Bestimmung des Ausmaßes der unterschiedlichen Besteuerung der Verkehrsträger sind in den letzten Jahren von verschiedenen Stellen Untersuchungen angestellt worden, die sich durchweg darauf beschränken, den wirtschaftlichen Wert von Steuerbegünstigungen, soweit sie als von der Norm abweichend betrachtet werden sollen, für die einzelnen Verkehrsträger zu bestimmen. Diese Beschränkung hatte ihren guten Grund. Der Ermittlung von Zahlen über die Gesamtbelastung mit Steuern stehen fast unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Die Bundesregierung hat bereits im Bericht über die Lage der Mittelschichten [1]) im Abschnitt „Steuerliche Lasten" festgestellt, daß wegen der unter bestimmten Voraussetzungen möglichen, jedoch nicht berechenbaren Überwälzbarkeit aller Steuern verbindliche Aussagen über die tatsächliche Gesamtbelastung mit Steuern nur für die Volkswirtschaft als Ganzes, nicht aber für bestimmte Wirtschaftszweige oder Unternehmensgruppen gemacht werden können.

Aber abgesehen von diesen methodischen Bedenken, muß auch darauf hingewiesen werden, daß es das Ziel dieser Untersuchung ist, die bei den einzelnen Steuern vorhandenen Abweichungen von der Besteuerungsnorm in ihren quantitativen Auswirkungen aufzuzeigen, weil sich nur so beurteilen läßt, bei welchen Steuern ggf. gesetzgeberische Maßnahmen zur Abstellung von nichterwünschten wettbewerbsverfälschenden Einflüssen getroffen werden müssen.

Bei den bisher durchgeführten Untersuchungen über die von der Steuergesetzgebung ausgehenden Wirkungen auf die Wettbewerbsverhältnisse der Verkehrsträger lassen sich zwei Methoden unterscheiden, die bei sonst gleichen Voraussetzungen zu abweichenden Ergebnissen führen müssen. Die erste Methode geht von den tatsächlich gegebenen betrieblichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnissen im Untersuchungszeitraum aus [2]). Die zweite Methode stützt sich auf Sollwerte, die deduktiv abgeleitet werden und nicht den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen, sondern nur voraussetzen, daß zahlreiche Wettbewerbsgegebenheiten geändert werden, die außerhalb der Steuergesetzgebung liegen [3]).

---

[1]) Bundestagsdrucksache 2012 vom 13. Juli 1960.

[2]) Vgl. dazu

a) Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege, ein Gutachten der Gruppe Verkehrswirtschaft des Wissenschaftlichen Beirats beim BMV. Bielefeld 1954.

b) Gutachten über steuerliche Begünstigungen der Deutschen Bundesbahn, erstellt von einer Arbeitsgruppe der Deutschen Bundesbahn, 1959. Auszugsweise Veröffentlichung als: Steuerbegünstigung und Wettbewerbslage der Deutschen Bundesbahn, von Dr. jur. Franz Hereth, Augsburg, in: 6. Beiheft von Die Bundesbahn, Amtliches Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Februar 1960.

c) Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn, Bundestags-Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode (Brand-Gutachten).

[3]) Vgl. dazu

a) Die steuerliche Be- und Entlastung der Bundesbahn, von Prof. Dr. Heinz Meilicke, veröffentlicht in: Die Binnenschiffahrt zu verkehrspolitischen Grundsatzfragen, herausgegeben vom Zentralausschuß der deutschen Binnenschiffahrt, September 1960.

b) Die Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Verkehrswesen der Bundesrepublik Deutschland, von Wilhelm Kirchgässer, Duisburg 1962.

c) Steuerbelastungsvergleich zwischen Bundesbahn und Binnenschiffahrt, erstattet vom Institut für betriebliche Finanzen und Steuern der Universität Münster, Direktor: Prof. Dr. Schnettler, Duisburg 1962.

Erschwerend kommt hinzu, daß bei einer fiktiven Änderung von betrieblichen Daten andere Daten mehr oder weniger beeinflußt werden, weil das betriebliche Geschehen als eine Einheit zu betrachten ist. Entsprechendes gilt dann auch für die an solche Daten anknüpfenden Steuern. Das trifft insbesondere dann zu, wenn theoretisch ein — in Wirklichkeit nicht erzielter und auch nicht erzielbarer — Gewinn als Solldatum gesetzt wird.

Aus den vorgenannten Gründen wird auf einen Vergleich der steuerlichen Gesamtbelastung verzichtet und auch bewußt davon abgesehen, von Sollwerten auszugehen, weil von der wirtschaftlichen Wirklichkeit nicht abstrahiert werden kann. Auf dieser beruht aber die vorliegende quantifizierende Darstellung der einzelnen von der Steuerrechtsnorm abweichenden Bestimmungen.

2. Der Auftrag des Deutschen Bundestages auf Untersuchung der Verzerrungen der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis der drei binnenländischen Verkehrsträger zueinander wird hier auf den gewerblichen Güterverkehr begrenzt, weil feststeht, daß gerade in diesem Bereich die Wettbewerbsbedingungen durch steuerliche Ungleichheiten beeinflußt werden. Überdies stand der Güterverkehr im Vordergrund der verkehrspolitischen Maßnahmen vom August 1961. Die Mehrbelastung des Werkfernverkehrs durch die Beförderungsteuer wird bei dieser nur nachrichtlich behandelt [1]). Die steuerlichen Bedingungen des Rohrleitungsverkehrs im Verhältnis zu den drei universellen Verkehrsträgern werden in diesem Zusammenhang nicht untersucht. Im Vergleich zu dem gewerblichen Güterverkehr auf der Straße ergeben sich Wettbewerbsverschiebungen aus der Tatsache, daß der Transport durch Rohrleitungen — soweit er sich im Fernverkehr vollzieht — nur der Umsatzsteuer und nicht der höheren Beförderungsteuer unterliegt. Da Mineralöl auch ein wichtiges Transportgut für die traditionellen Güterverkehrsträger darstellt, mithin um die Anteile an den Beförderungsmengen ein echter Marktkampf gegeben ist, muß ernsthaft geprüft werden, ob und inwieweit bei der Beförderungsteuer Anpassungsmaßnahmen notwendig sind. Geht man davon aus, daß den Verkehrsträgern die echten volkswirtschaftlichen Kosten, zu denen auch die Steuern gehören, anzulasten sind, so wird man eine Angleichung bei der Beförderungsteuer bejahen müssen, insbesondere auch deshalb, weil sich nur so die Wirtschaftlichkeit des kapitalintensiven Anlagegutes „Rohrleitung" im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern beurteilen läßt und gegebenenfalls Fehlinvestitionen vermieden werden können. Demgegenüber dürften sich besondere Probleme der Wegekosten nicht ergeben (privatwirtschaftliche Kostenverrechnung).

[1]) Im Gegensatz zum gewerblichen Verkehr tritt der Werkverkehr nicht als Anbieter auf dem Verkehrsmarkt auf. Er unterliegt überdies völlig anders gearteten kalkulatorischen Bedingungen. Zudem besteht keine Tarifbindung.

3. Ausgangspunkt für die quantitative Bestimmung der von der Besteuerungsnorm abweichenden Vorschriften sind grundsätzlich die tatsächlich gegebenen Verhältnisse eines bestimmten Zeitabschnittes, für den unterstellt wird, daß die steuerlichen Sondervorschriften keine Geltung hätten. Um dabei zu gegenwartsnahen Werten zu gelangen, ist das Kalenderjahr 1961 zugrunde gelegt worden.

Bei einem solchen Vorgehen kann bemängelt werden, daß die während des Jahres 1961 bestehenden Verhältnisse nicht repräsentativ seien. Immerhin war das Jahr 1961 ziemlich frei von störenden außerwirtschaftlichen Einflüssen auf die Verkehrswirtschaft.

4. Selbst die Beschränkung auf einen quantifizierenden Steuerrechtsnormenvergleich wirft eine Reihe von Problemen auf, die sich daraus ergeben, daß

a) die Verkehrsträger sich unter den jeweils gesetzten steuerlichen Bedingungen entwickelt haben,

b) die Eigentumsverhältnisse am Fahrweg unterschiedlich geregelt sind,

c) die Unternehmen zumeist nicht nur Güterverkehr betreiben,

d) die Interdependenz der steuerlichen Wirkungen beachtet werden muß.

Zu a)

Zur quantitativen Erfassung des Einflusses der von der Norm abweichenden steuerlichen Bestimmungen gilt der Grundsatz, daß die als Norm anzusehenden Vorschriften unterschiedslos auf die einzelnen Verkehrsträger angewendet werden. Es zeigt sich jedoch bei näherer Betrachtung, daß eine unbesehene Anwendung der Normbestimmungen nicht in allen Fällen zu befriedigenden Ergebnissen führt.

Es kann nämlich nicht übersehen werden, daß sich die drei binnenländischen Verkehrsträger nach Struktur, Organisation und Funktion außerordentlich unterscheiden. Das gilt vor allem für die Deutsche Bundesbahn (DB). Sie ist ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes, das nach Umsatz, Kapitaleinsatz und Personalbestand alle vergleichbaren Unternehmen weit überragt. Auch läßt sich ihre Geschäftspolitik nicht allein aus privatwirtschaftlicher Sicht erklären, da in ihr auch Elemente gesamtwirtschaftlicher Zielsetzungen [1]) zu finden sind, zu deren Durchsetzung sich der Staat der Bahn jahrzehntelang als Instrument bedient hat. Insbesondere wegen dieser Stellung ist die Bahn von einer Reihe von Steuern befreit worden.

Um die DB nach den allgemeinen Steuerrechtsnormen rechnerisch zu erfassen, muß sie in einer gedanklichen Konstruktion als ein Unternehmen in der Form einer juristischen Person des privaten Rechts behandelt werden. Es ergibt sich aber

[1]) Dazu gehören u. a. Betriebspflicht und Beförderungspflicht sowie die Tarifgleichheit im Raum.

die große Schwierigkeit, daß bei der DB eine Reihe von Voraussetzungen fehlen, die es gestatten würden, diese Fiktion unbesehen zu übernehmen.

Da die DB stets auch von den Steuern auf den Ertrag und auf das Vermögen befreit war, hat sich ihre Geschäftspolitik ohne Rücksichtnahme auf steuerliche Belange entwickelt. Der darin liegende Unterschied zur privaten Wirtschaft wird erst dann völlig deutlich, wenn man sich vor Augen hält, in welch großem Maße die Geschäftsentschlüsse der Unternehmen von steuerlichen Überlegungen beeinflußt werden. Dies gilt hinsichtlich gewisser Steuern auch für die Binnenschiffahrt.

Hätten die drei Binnenverkehrsträger stets den Vorschriften der Steuerrechtsnorm unterlegen, so würden sie — jeder für sich — eine andere Geschäftspolitik verfolgt haben mit Rückwirkungen auch auf das gegenseitige Verhältnis der Zweige.

Daneben ergibt sich bei der DB noch der Umstand, daß eine Reihe von formalen, rechnungstechnischen Voraussetzungen für eine steuerliche Erfassung nicht gegeben sind. Die DB ist in ihrer Rechnungsführung nicht den Vorschriften des Handelsrechts unterworfen, sondern führt ihr Rechnungswesen nach Grundsätzen, die aus ihrer historischen Entwicklung zu verstehen sind. Es ist deshalb nur unter Vorbehalten möglich, aus der Rechnung der DB eine Steuerbilanz zu erstellen, um so mehr, als der Untersuchungsgang es erfordert, die DB von einem auf den anderen Tag wie ein voll der Steuerpflicht unterworfenes Unternehmen zu behandeln, weil man z. B. eine Eröffnungsbilanz nach handelsrechtlichen Vorschriften erstellen muß. Welchen Zeit- und Arbeitsaufwand eine solche Umstellung bedeutet, geht schon daraus hervor, daß die Schaffung der Voraussetzungen für die Einführung von Abschreibungen in der Anlagerechnung allein für den Fahrzeugpark mehrere Jahre in Anspruch genommen hat.

Zu b)

Ein weiteres Problem ist, wie die Wegekosten in einem Steuervergleich zu behandeln sind. Die Eisenbahnen besitzen und unterhalten ihren eigenen Fahrweg. Im Gegensatz dazu benutzen Straßenverkehr und Binnenschiffahrt öffentliche Verkehrswege, die zudem z. T. auch noch anderen Zwecken dienen. Wie weit sie dabei den auf sie entfallenden Kostenanteil der von ihnen benutzten Fahrwege tragen, ist abschließend noch nicht geklärt [1]). Im Rahmen dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, daß die Mineralölsteuer und die Kraftfahrzeugsteuer sowie die Befahrungsabgaben der Binnenschiffahrt als Wegekostenbeiträge aufgefaßt werden. Vorbehaltlich anderer Ergebnisse einer endgültigen Wegekostenrechnung muß zumindest für diese Untersuchung unterstellt werden, daß die Besteuerung des Straßengüterverkehrs in dieser Hinsicht als Norm zu dienen hat und daß die Eisenbahnen verpflichtet sind, alle Aufwendungen für die Erstellung und Erhaltung ihres Weges selbst zu tragen.

[1]) siehe Abschnitt V des Gesamtberichts

Die Tatsache, daß unterschiedliche Eigentumsverhältnisse an den Verkehrswegen bestehen, kann auch deshalb nicht völlig vernachlässigt werden, weil ein Eigentum am Fahrweg und mithin die Verfügungsgewalt darüber gewisse, jedoch nicht berechenbare Vorteile mit sich bringt, denen allerdings auch Nachteile gegenüberstehen. Aus diesem Grund wird bei der DB das Vermögen am Fahrweg in einer Alternativrechnung berücksichtigt werden. Das Fahrwegvermögen soll jedoch nicht in die Berechnungen für die Binnenschiffahrt und den Straßengüterverkehr einbezogen werden, weil hier kein unternehmerischer Zusammenhang besteht und die Steuerrechtsnorm solche Zusammenfassungen nicht kennt.

Zu c)

Bei einer nur auf den Güterverkehr der drei binnenländischen Verkehrsträger beschränkten Darstellung der steuerlichen Unterschiede kann auch das Problem der Mischbetriebe im Sinne von Mehrproduktenunternehmen nicht übersehen werden.

Bei der DB dienen Personal und Anlagen dem Güter- und Personenverkehr, ohne daß jedoch verkehrsfremde Leistungen erbracht werden. Im Straßengüterverkehr und in der Binnenschiffahrt haben zahlreiche Unternehmen Anschluß an andere Produktions- und Dienstleistungszweige gefunden, wobei im Extrem der Güterverkehr nur als betriebliche Abteilung innerhalb des gesamten Unternehmens fungiert. Besonders deutlich tritt das in der Form des Werkverkehrs in Erscheinung. Dieses Kombinationsproblem ist für die unmittelbar zurechenbaren Kostensteuern unerheblich. Für die ertrags- und vermögensabhängigen Steuern treten hingegen ernste Zurechnungsprobleme auf, die aber im Zusammenhang mit dieser Untersuchung nicht zu klären sind, weil das Steuerrecht *grundsätzlich von der Einheit des Unternehmens ausgeht.*

Zu d)

Die Art der Fragestellung bringt es mit sich, daß auf Probleme der Steuerwirkungen, wie z. B. auf das der Steuerüberwälzung, nicht eingegangen werden kann. Jedoch erscheint es notwendig, auf die kompensatorischen Wirkungen von Steuern hinzuweisen, die auch im Rahmen der engeren Fragestellung dieser Untersuchung von Bedeutung sind. Damit ist nicht nur die Tatsache gemeint, daß eine Reihe von Steuern gegeneinander abzugsfähig sind [1]); vielmehr sind es auch die Steuerwirkungen, die über die Entgelte Einfluß auf das Marktgeschehen nehmen und damit

[1]) Der entgegengesetzte Effekt ist gleichfalls zu beachten, indem Steuer von Steuer bezahlt wird. So müßte die Binnenschiffahrt ggf. Beförderungsteuer von ihren Schiffahrtsabgaben zahlen.

auch auf die Höhe anderer Steuern. Fallen nämlich gewisse persönliche oder sachliche Steuerbefreiungen fort, so führt das in den meisten Fällen insgesamt nicht zu den Steuerwirkungen, die sich bei statischer Betrachtungsweise rechnerisch ergeben, weil in gewissem Ausmaß die Steuerbemessungsgrundlagen in ihrer Höhe selbst mit verändert werden.

5. Zusammenfassend ist festzustellen, daß die nachstehende Darstellung der Steuerbegünstigungen nach Art und Ausmaß
   a) von den Verhältnissen des Jahres 1961 ausgeht,
   b) sich auf die drei binnenländischen gewerblichen Güterverkehrsträger beschränkt und
   c) *in ihren Ergebnissen nur in voller Kenntnis der gemachten Vorbehalte und Einschränkungen beurteilt werden kann.*

III.

Art und Ausmaß der Begünstigungen bei den einzelnen Steuern [1])

1. Umsatzsteuer und Beförderungsteuer

Da Umsatzsteuer und Beförderungsteuer ihrem Wesen nach sachlich eng zusammenhängen, wird die Beförderungsteuer hier als eine Sonderform der Umsatzbesteuerung behandelt. Dieser Zusammenhang kommt nicht zuletzt in der Bestimmung des § 4 Nr. 9 UStDB zum Ausdruck, die zur Vermeidung einer Steuerhäufung beförderungsteuerbare Umsätze von der Umsatzsteuer befreit. Jedoch gibt es keine allgemeinen Grundsätze, nach denen entschieden werden könnte, bei welchen Arten von Verkehrsleistungen Umsatzsteuer oder Beförderungsteuer zu erheben ist. So entrichten z. B. die Eisenbahnen für Verkehrsleistungen im Nahverkehr Beförderungsteuer, der gewerbliche Güternahverkehr hingegen Umsatzsteuer.

Nahverkehr

Der Steuersatz für den Güternahverkehr beträgt 4 % des Beförderungsentgeltes. Nach § 12 BefStG 1955 ist die Beförderungsteuer, sofern sie nicht gesondert berechnet wird, von einem Betrage zu entrichten, der zusammen mit der aus dem Beförderungspreis errechneten Steuer dem an den Verkehrsunternehmer zu zahlenden Betrag entspricht. Dadurch ergibt sich in der Regel ein Steuersatz von 3,846 % des Beförderungsentgeltes (§ 37 BefStDV). Der Satz von 3,846 % gilt jedoch nicht für den gewerblichen Straßengüternahverkehr, der auf seine Beförderungsentgelte 4 % Umsatzsteuer zahlt, obgleich die Steuer ebenfalls als im Entgelt enthalten angenommen werden kann. Dadurch ergibt sich für den Güternahverkehr der Eisenbahnen ein in der weiteren Rechnung nicht berücksichtigter Vorteil von 400 000 DM [1]).

Für die Zwecke dieser Untersuchung wird unterstellt, daß die Umsatz- und Beförderungsteuer bei Fortfall der Befreiung in voller Höhe weitergewälzt worden wäre. Daher soll im folgenden von einem Satz von 4 % für den Nahverkehr ausgegangen werden. Konsequenterweise erhöht sich dann auch der Satz der Umsatzsteuer für den gewerblichen Güternahverkehr rechnerisch auf 4,17 %.

Im Rahmen des *gewerblichen* Güternahverkehrs liegen folgende Befreiungen vor:

a) Die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art durch die Eisenbahnen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 BefStG),
b) Die Beförderung von Expreßgut und Postgut (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 BefStG),
c) Die Beförderung von Seegut in einem Seehafenplatz (§ 28 Abs. 1 Nr. 1 UStDB),
d) Die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen (§ 35 Abs. 1 Nr. 1 UStDB; in § 1 BefStG wird die Binnenschiffahrt nicht genannt).

Als strukturell bedingt wird in dieser Aufstellung nicht erfaßt, daß die Eisenbahnen nur einen Linienverkehr bis 49 Tarifkilometer in der Nahverkehrszone betreiben können (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 a BefStG), während der Straßengüternahverkehr einen Flächenverkehr mit einem Radius von 50 km um den effektiven oder fiktiven Standort herum bedienen kann (§ 2 Abs. 2 GüKG). Außerdem ist zu bemerken, daß die Nahverkehrszone des Straßenverkehrs durch den Luftlinienradius begrenzt wird, während sich die Linienentfernung der Schienenbahnen nach der tatsächlichen Länge der kürzesten Schienenführung bemißt, die im Regelfalle einer geringeren Luftlinienentfernung als 49 km entspricht.

Zum wirtschaftlichen Wert der unter a) bis d) genannten Befreiungen ist zu sagen:

Zu a)

Es könnte bezweifelt werden, ob in der Steuerbefreiung tatsächlich eine Begünstigung der Eisenbahnen im Wettbewerb auf dem Markt liegt, wenn man davon ausgeht, daß die Befreiung als eine Hilfe für die Kohlenwirtschaft zu werten ist. Da jedoch der Straßengüterverkehr beim Kohlentransport nicht von der Steuer befreit ist, muß die Ausnahmeregelung als eine Begünstigung der Eisenbahnen gewertet werden.

Die DB erzielte 1961 im Kohlentransport innerhalb der Nahverkehrszone einen Ertrag in Höhe von 175 Millionen DM. Der Wert der Befreiung beträgt für die DB somit 175 Millionen × 0,04 = 7,0 Millionen DM.

In dieser Höhe ist die Bundesbahn tatsächlich begünstigt.

---

[1]) Der genaue Katalog der Steuerrechtsnormen und der Abweichungen davon ist, soweit sie den Güterverkehr betreffen, im Anhang I zusammengestellt.

[1]) Nach Ansicht der DB wird dieser Vorteil bei weitem durch den nicht steuerlich bedingten Nachteil aufgewogen, der durch die unterschiedliche Abgrenzung des Nahverkehrs vom Fernverkehr bei Eisenbahnen und Straßengüterverkehr entsteht.

Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erzielten aus Kohlentransporten im Binnenverkehr im Jahre 1961 Einnahmen von 36 Millionen DM. Man kann unterstellen, daß im Binnenverkehr der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Nahverkehrsentfernung in der Regel nicht übertroffen wird. Bei 4 % Beförderungsteuer ergibt sich demnach eine Begünstigung in Höhe von 36 × 0,04 = 1,4 Millionen DM.

Außerdem muß auf die Erlaßpraxis bei der Beförderungsteuer hingewiesen werden, die einen großen Teil der Gesellschaften der NE gemäß § 3 Abs. 4 BefStG 1955 von der Steuer befreit. Der Erlaß gilt jedoch nur für den Nah- und Fernverkehr auf Schienen der NE.

Zu b)

Es ist zu bezweifeln, ob die Befreiung des Postverkehrs von der Beförderungsteuer als eine Begünstigung zu werten ist. Die Post tritt auf diesem Gebiet nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern (Postregal), so daß von dieser Befreiung keine wettbewerbsverzerrenden Wirkungen ausgehen können. Gleichgültig aber, wie man diese Frage ansieht, ist darauf hinzuweisen, daß die Post auch auf ihre Einnahmen aus dem Paketverkehr 6¾ % an den Bundeshaushalt abführt. Mit diesem Abführungsbetrag sind auch die Umsatzsteuern abgegolten.

Praktisch besteht auch zwischen dem Expreßgutverkehr der Eisenbahn und dem gewerblichen Güterverkehr der Straße nur eine geringe Konkurrenz, so daß von dieser Befreiung keine bedeutenden wettbewerbswirksamen Impulse ausgehen können. Die Befreiung des Expreßgutverkehrs erfolgt im übrigen wegen der Befreiung des Paketverkehrs der Deutschen Bundespost von der Beförderungsteuer. Die Erträge der DB aus dem Expreßgutverkehr innerhalb der Nahverkehrszone beliefen sich 1961 auf 20,2 Millionen DM [1]).

Wäre die DB mit diesem Verkehr nicht von der Beförderungsteuer befreit, hätte sie darauf rund 20,2 Millionen × 0,04 = 0,8 Millionen DM Beförderungsteuer zahlen müssen.

Zu c)

Da die Beförderung von Seegut in einem Seehafenplatz für alle Verkehrsträger steuerfrei bleibt, kann nicht von einer wettbewerbswirksamen Begünstigung eines Verkehrsträgers gesprochen werden.

Zu d)

Der Anteil des Nahverkehrs am Gesamtverkehr der Binnenschiffahrt ist sehr gering. Er betrug 1960 nur 1,4 % der tonnenkilometrischen Leistung [2]). Die Einnahmen der Binnenschiffahrt werden bislang noch nicht statistisch erfaßt. Daher mußte zu Schätzungen gegriffen werden, die einen Umsatz von 25 Millionen DM aus Verkehrsleistungen innerhalb der 50-km-Zone ergaben [3]).

[1]) nach Angaben der DB

[2]) Statistisches Bundesamt, Der Verkehr in der BRD, Reihe I, Binnenschiffahrt 1960, Endgültige Ergebnisse, S. 16.

[3]) zur Methode der Schätzung siehe Anhang II

Unter der Voraussetzung der Beförderungsteuerpflicht wären darauf 25 Millionen × 0,04 = 1,00 Millionen DM Beförderungsteuer zu berechnen.

Der *Werknahverkehr* wird von der Umsatzsteuer nach Maßgabe der im Warenpreis überwälzten Beförderungskosten erfaßt. Im Vergleich zum gewerblichen Nahverkehr ist er dann begünstigt, wenn die im „Bringverkehr" gelieferten Waren entweder umsatzsteuerfrei oder mit ermäßigten Steuersätzen belegt sind. Andererseits kann der Werkverkehr betreibende Unternehmer die auf die Beförderungskosten entfallende Umsatzsteuer nicht absetzen, wie das nach § 5 Abs. 4 UStG einem Unternehmer möglich ist, dessen Ware im gewerblichen Verkehr versandt wird. Letzteres ist jedoch wiederum eine Folge des Umstandes, daß der Werkverkehr seine Transportkapazität nicht am Markt anbietet, für den das tarifliche Entgelt kennzeichnend ist.

Fernverkehr

Die Besteuerungsnorm im Rahmen des Fernverkehrs beträgt 7 % des Beförderungsentgeltes. Wie beim Nahverkehr, ist im allgemeinen von einem tatsächlichen Steuersatz von 6,542 % auszugehen (§ 12 BefStG 1955). In dieser Untersuchung wird jedoch entsprechend der beim Nahverkehr angewandten Methode von einem Steueraufschlag von 7 % auf die unversteuerte Fracht ausgegangen.

Die Besteuerung des *Werkfernverkehrs* liegt über dieser Norm. Sie bezieht sich außerdem auf eine Steuerbemessungsgrundlage, die von der tonnenkilometrischen Leistung ausgeht. Die Steuersätze liegen hier zwischen 0,01 und 0,05 DM je tkm und übertreffen, soweit sie mehr als 0,01 DM je tkm betragen, den als Norm betrachteten Steuersatz. Die Steuer auf den Werkfernverkehr ist jedoch ein Ausfluß der allgemeinen Verkehrspolitik und als ein ordnungspolitisches Instrument zu verstehen. Die über der Norm liegende Besteuerung des Werkfernverkehrs hatte 1961 insgesamt einen Wert, der sich aus der Differenz des durchschnittlichen Beförderungsteuersatzes für den Werkfernverkehr in Höhe von 0,03647 DM/tkm [1]) × 0,01 DM/tkm = 0,0264 DM/tkm und einer Leistung von 4,180 Millionen tkm errechnet. Mithin 4,180 Millionen [2]) × 0,0264 = 110,35 Millionen DM. Auf diesen Steuerbetrag muß noch Umsatzsteuer gezahlt werden.

Bei der Beförderungsteuer liegen im Rahmen des gewerblichen *Fernverkehrs* folgende Befreiungen vor:

a) Die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art durch die Eisenbahnen (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 BefStG),

b) Die Beförderung von Expreßgut und Postgut (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 BefStG),

c) Die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen (in § 1 BefStG wird die Binnenschiffahrt nicht genannt),

d) Befreiung des gewerblichen Güterfernverkehrs nach § 19 Abs. 4 letzter Satz BefStDV 1955.

[1]) auf Grund von Repräsentativermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes

[2]) aus: Stat. Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Heft 3, 1962

Der wirtschaftliche Wert der Befreiung ist wie folgt zu beziffern:

Zu a)

Die DB erzielte 1961 aus dem öffentlichen Kohlenverkehr außerhalb des Nahverkehrs Erträge in Höhe von 795 Millionen DM [1]). Wäre § 3 Abs. 1 Nr. 4 BefStG ohne Geltung, hätte die DB daraus 795 Millionen × 0,07 = 55,7 Millionen DM Beförderungsteuer zahlen müssen.

Bei den NE kann unterstellt werden, daß die Kohlentransporte im Wechselverkehr mit der DB voll dem Fernverkehr (50 km und mehr) zuzurechnen sind. Die den NE hieraus im Jahre 1961 zugeflossenen Entgelte können auf 24,6 Millionen DM veranschlagt werden. Es ergibt sich mithin eine Entlastung von 24,6 Millionen × 0,07 = 1,7 Millionen DM.

Zu b)

Hier gilt das für den Postgutverkehr bereits Gesagte entsprechend. Im Expreßgutverkehr — soweit Fernverkehr — erzielte die DB 1961 Erträge in Höhe von 215,6 Millionen DM [2]). Bei Fortfallen der Befreiungsvorschriften des § 3 Abs. 3 Nr. 3 BefStG hätte die DB darauf 215,6 Millionen × 0,07 = 15,1 Millionen DM Beförderungsteuer zahlen müssen.

Zu c)

Die Erträge der Binnenschiffahrt werden bislang noch nicht statistisch erfaßt [3]). Aus diesem Grunde mußte der Umsatz der deutschen Binnenschiffahrt geschätzt werden. Es hätte nahe gelegen, nicht nur den Umsatz der Binnenschiffe mit Flagge der BRD, der innerhalb des Bundesgebietes erzielt wurde, sondern auch die von ausländischen Schiffen innerhalb des Bundesgebietes getätigten Umsätze zu erfassen. Die Untersuchung soll sich aber auf den Umsatz der Binnenschiffe mit der Flagge der BRD, der innerhalb des Bundesgebietes erzielt wurde, beschränken. Es kann jedoch nicht übersehen werden, daß die ausländische Binnenschiffahrt für die kleine Kabotage sowie den Anteil am grenzüberschreitenden Verkehr, der auf das Gebiet der BRD entfällt, in beträchtlichem Umfang an Verkehrsleistungen innnerhalb des Bundesgebiets beteiligt ist. Wären die Umsätze der Binnenschiffe beförderungsteuerpflichtig, müßten auch die Umsätze der ausländischen Binnenschiffe auf deutschen Binnenwasserstraßen in gleicher Weise besteuert werden.

Die Schätzungen der Erträge der Binnenschiffahrt mit der Flagge der BRD, erzielt durch Verkehrsleistungen innerhalb des Bundesgebietes, ergaben einschließlich der Schiffahrtsabgaben insgesamt einen Wert von 650 Millionen DM [4]). Darin sind Nahverkehrsumsätze in Höhe von 25 Millionen DM enthalten.

Wäre die Binnenschiffahrt der Beförderungsteuer unterworfen, würde sie auf die Entgelte im Fernverkehr 625 Millionen × 0,07 = 43,8 Millionen DM Steuern zu zahlen gehabt haben.

[1]) nach Angaben der DB
[2]) nach Angaben der DB
[3]) Die Ergebnisse der Umsatzsteuerstatistik sind wegen erheblicher Doppelzählungen in diesem Zusammenhang nicht zu verwenden.
[4]) zur Methode der Schätzung siehe Anhang II

Zu d)

Hier bleibt die Steuer außer Ansatz, wenn sie nach Tonnenkilometern zu berechnen ist (§ 15 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben b und c BefStDV 1955) und das Rohgewicht der bei einer Fahrt beförderten Güter nicht mehr als eine halbe Tonne beträgt. Die Befreiung kann als unbedeutend bezeichnet und daher vernachlässigt werden.

2. Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Binnenschiffahrtsbefahrungsabgaben

Die genannten Abgaben können zusammen behandelt werden, da sie im Rahmen dieses Vergleichs nicht als Fiskalabgaben, sondern als Wegekostenbeiträge gelten sollen.

Es wird davon ausgegangen, daß der Straßengüterverkehr seine Wegekosten durch Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer voll deckt [1]). Dabei muß die Frage unberücksichtigt bleiben, ob der Straßengüterverkehr in allen seinen Teilen angemessen zur Deckung seiner Wegekosten beiträgt.

Die Eisenbahnen besorgen die volle Unterhaltung ihres Fahrwegs in anderer Weise. Ihnen wird eine Betriebsbeihilfe in Höhe der in ihren Dieselkraftstoffbezügen enthaltenen Mineralölsteuer gewährt; da aber die Beihilfe erst in dem Jahr ausgezahlt wird, das auf das Verbrauchsjahr folgt, ensteht ein Zinsverlust, den die DB für 1961 bei einem Zinssatz von 6 % auf rund 1,7 Millionen DM beziffert hat [2]).

Die Binnenschiffahrt ist von der Mineralölsteuer befreit, da sie abgabefrei bunkern kann [3]). Dagegen

[1]) In diesem Zusammenhang soll es unerheblich sein, daß die Mineralölabgaben bereits bei den Mineralölproduzenten erhoben werden. Es wird angenommen, daß die gesamte Mineralölbelastung mit Abgaben im Preise an die Vekehrsträger weitergegeben wird.
[2]) Im weiteren soll dieser Zinsverlust, der ebenfalls bei der Binnenschiffahrt eintrat, unberücksichtigt bleiben.
[3]) Wenn auch das aus dem Kraftverkehr fließende Mineralölsteueraufkommen nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 zum großen Teil für den Straßenbauzweck gebunden ist, so wird man doch in einem Steuerrechtsnormenvergleich nicht darauf verzichten können, auch für die von dieser Steuer befreite Binnenschiffahrt die Mineralölsteuer zu berechnen. Entsprechendes gilt für die Mineralölsteuer der DB. Dieser wird jedoch der Mineralölsteuerbetrag — im Jahre 1961 = 34 Millionen DM — für ihren Schienenweg erstattet. Das ist berechtigt, weil sie für die Lasten ihres Fahrweges selbst aufzukommen hat. Die Binnenschiffahrt hingegen trägt ihre Wegekosten noch nicht in voller Höhe. Ergänzend ist zu bemerken, daß im Jahre 1961 noch die alte Regelung galt, nach der im Rheinstromgebiet abgabefreies Dieselöl gebunkert werden konnte, während auf den übrigen Binnenwasserstraßen mit Abgaben belastetes Dieselöl gebunkert werden mußte, für das aber eine Betriebsbeihilfe gezahlt wurde, die der Höhe der Mineralölabgaben entsprach. Der Binnenschiffahrt entstand dabei durch die verspätete Zahlung der Betriebsbeihilfe ebenso wie den Eisenbahnen ein Zinsverlust. Seit dem 1. Januar 1962 kann die Binnenschiffahrt jedoch auf allen Kanälen und Flüssen abgabefreies Dieselöl bunkern.

zahlt sie für die Benutzung gewisser Binnenwasserstraßen Schiffahrtsabgaben, die als Wegekostenbeiträge zu werten sind. Das Aufkommen aus dieser Abgabe betrug 1961 = 48 Millionen DM, wovon etwa 42 Millionen DM der deutschen Binnenschiffahrt zuzurechnen sind [1]).

Die Höhe der der Binnenschiffahrt zuzurechnenden Wegekosten ist ebensowenig wie beim Straßenverkehr gegenwärtig schon bekannt. Der Verbrauch der Binnenschiffahrt mit Flagge der BRD innerhalb der Bundesgrenzen an Dieselöl mußte mangels statistischer Unterlagen geschätzt werden. Für 1961 ist ein Verbrauch von 446 000 t Dieselöl ermittelt worden [2]).

Bei einem Steuerbetrag von 227,50 DM je t Dieselöl hat die Entlastung der Binnenschiffahrt bei einem Verbrauch von 446 000 t = 101,5 Millionen DM betragen. Rechnet man der Binnenschiffahrt die Befahrungsabgaben in Höhe von 42 Millionen DM zugute, so bleibt eine Differenz von 59,5 Millionen DM.

Diese Differenz würde sich mindern, falls der der deutschen Flagge zuzurechnende Anteil an den Kosten der Binnenschiffahrtswege niedriger als 101,5 Millionen DM liegt [3]).

3. Mineralölzoll und Ausgleichsteuer

Gegenüber der Mineralölsteuer, die für Zwecke dieser Untersuchung als Wegekostenbeitrag behandelt worden ist, müssen Mineralölzoll und Ausgleichsteuern als rein fiskalische Abgaben betrachtet werden.

Der Mineralölzoll beträgt 12,90 DM je 100 kg Dieselöl. Der Ausgleichsteuersatz beläuft sich auf 4 % vom Einkaufspreis zuzüglich Zoll. Geht man von einem Durchschnittspreis des Dieselöls ohne Abgaben von 12,10 bzw. 11,55 DM [4]) je 100 kg aus, so erhält man eine Ausgleichsteuerbelastung von 1,00 bzw. 0,978 DM je 100 kg. Mineralölzoll und Ausgleichsteuer ergeben somit eine Gesamtbelastung von 13,90 bzw. 13,878 DM je 100 kg Dieselöl.

Vom Mineralölzoll und der Ausgleichsteuer ist nur die Binnenschiffahrt befreit. Die Befreiung von diesen beiden Abgaben gilt für alle Binnenwasserstraßen im Bundesgebiet.

Wäre die von der Binnenschiffahrt mit Flagge der BRD innerhalb des Bundesgebiets verbrauchte Menge an Dieselöl mit Mineralölzoll und Ausgleichsteuer belastet gewesen, hätten darauf 62 Millionen DM [1]) gezahlt werden müssen.

4. Grundsteuer

Steuergegenstand der Grundsteuer sind die Grundstücke (Boden und Gebäude). Für die vorliegende Untersuchung sind es insbesondere die Betriebsgrundstücke im Sinne des Steuerrechts. Der maßgebende Wert, an den die Grundsteuer anknüpft, ist der Einheitswert.

Auf den Einheitswert werden bestimmte Steuermeßzahlen angewendet; sie betragen

für bebaute Grundstücke:

10 v. T. bei Altbauten
6 bis 8 v. T. bei Neubauten

für unbebaute Grundstücke:

10 v. T. bei gewerblicher Nutzung.

Die Grundsteuer ist eine Gemeindesteuer; die einzelne Gemeinde kann selbständig einen Hebesatz auf den Steuermeßbetrag feststellen.

Von der Grundsteuer sind ganz oder teilweise befreit:

bei der DB der Grundbesitz, der

- für Verwaltungs- und Betriebszwecke benutzt wird,
- dem öffentlichen Verkehr dienende Schienenwege, Straßen, Plätze usw.,
- für öffentlichen Dienst oder Gebrauch bestimmt ist.

Wie bereits ausgeführt wurde, soll bei Steuern mit Rückwirkungen auf den Fahrweg für die DB alternativ die Steuerbelastung des Unternehmens einschließlich *und* ausschließlich des Fahrwegs berechnet werden.

Berechnung der Grundsteuerbegünstigung der DB unter Einschluß des Fahrwegs

Es war nicht möglich, die für die Berechnung der Grundsteuer erforderlichen Einheitswerte aller Grundstücke, die die DB besitzt, zu beschaffen [2]). Zu einem Teil sind durch die Finanzämter festgestellte Einheitswerte vorhanden, zu einem anderen Teil hat die DB selbständig Einheitswerte nach den einschlägigen Bestimmungen berechnet; doch bestehen vor allem für den umfangreichen Grundbesitz, der als Fahrweg dient, keine Einheitswerte. Daher mußte von einer Näherungsrechnung ausgegangen werden.

Es wurde unterstellt, daß das Verhältnis von Zeitwert zu Einheitswert bei solchen Grundstücken, die einen durch die Finanzämter oder die DB festgestellten Einheitswert besitzen, ebenfalls für solchen

---

[1]) zur Berechnung siehe Anhang III

[2]) Die Methode, die zu diesem Schätzungsergebnis führte, ist im Anhang IV näher erläutert.

[3]) Da auch die Binnenschiffe fremder Flagge mit den deutschen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb stehen, müßte eine entsprechende steuerliche Belastung für deren Fahrleistungen auf deutschen Binnenwasserstraßen vorgesehen werden.

[4]) Bis zum 1. Oktober 1961 belief sich der Durchschnittspreis auf 12,10 DM je 100 kg (1,00 DM Ausgleichsteuer je 100 kg); ab 1. Oktober 1961 wurde der Durchschnittspreis mit 11,55 DM angenommen (= 0,978 DM Ausgleichsteuer je 100 kg).

---

[1]) Errechnet aus:
$$\frac{446\,000 \times 13{,}9 \times 9}{12} + \frac{446\,000 \times 13{,}878 \times 3}{12}$$

[2]) siehe dazu Anhang V/1

Grundbesitz repräsentativ ist, für den keine Einheitswerte vorliegen. Die durch die Finanzämter und die DB festgestellten Einheitswerte für Grundstücke, die im wesentlichen nicht zum Fahrweg gehören, betrugen für 1961 = 705,7 Millionen DM bei einem Zeitwert von 2539,3 Millionen DM.

Der in Anlagegruppe (0) [1]) ausgewiesene Grundbesitz ohne Fahrweg stellte sich auf 334,8 Millionen DM; diesem Zeitwert entspricht ein Einheitswert von 141,7 Millionen DM. Daraus ergibt sich ein Umrechnungsfaktor von 141,7 : 334,8 = 0,42 (Verhältnis 1 : 0,42). Der in den restlichen Anlagegruppen ausgewiesene Grundbesitz ohne Fahrweg hatte einen Zeitwert von 2204,5 Millionen DM. Die darauf entfallenden Einheitswerte bezifferten sich auf 564,0 Millionen DM. Hier ergibt sich ein Umrechnungsfaktor von 564,0 : 2204,5 = 0,25 (Verhältnis 1 : 0,25).

Die Zeitwerte der Anlagegruppe (0) betrugen 1339,1 Millionen DM; bei einem Umrechnungsfaktor von 0,42 entsprechen ihnen Einheitswerte in Höhe von 562,4 Millionen DM.

Die Zeitwerte für Grundbesitz bei den restlichen Anlagegruppen stellten sich auf 6814,0 Millionen DM; bei einem Umrechnungsfaktor von 0,25 errechnen sich daraus Einheitswerte in Höhe von 1703,5 Millionen DM.

Insgesamt ergeben sich danach für 1961 Einheitswerte in Höhe von 562,4 + 1703,5 = 2265,9 Millionen DM, denen ein Zeitwert für den gesamten Grundbesitz in Höhe von 8153,1 Millionen DM entspricht.

Geht man von einer durchschnittlichen Steuermeßzahl von 8 v. T. für die so errechneten Einheitswerte aus und rechnet man mit einem durchschnittlichen Hebesatz von 218 % [2]), so beläuft sich die Grundsteuerschuld für den gesamten Grundbesitz unter Einschluß des Fahrwegs auf 2265,9 × 0,008 × 218 = 39,5 Millionen DM.

Die DB hat 1961 Grundsteuer in Höhe von 9,6 Millionen DM gezahlt. Die Steuerbegünstigung der DB durch die Grundsteuer betrug somit bei Einschluß des Fahrwegs 39,5 Millionen — 9,6 Millionen = 29,9 Millionen DM.

Berechnung der Grundsteuerbegünstigung der DB ohne Fahrweg

Vom Zeitwert des gesamten Grundbesitzes (8153,1 Millionen DM) entfielen 5613,7 Millionen DM auf Grundbesitz, der dem Fahrweg zuzurechnen ist, so daß der Wert des Grundbesitzes ohne Fahrweg auf 2539 Millionen DM zu veranschlagen ist.

Für diesen Zeitwert bestanden am 31. Dezember 1961 Einheitswerte in Höhe von 705,7 Millionen DM. Davon bezieht die DB jedoch weitere 36,4 Millionen DM auf den Fahrweg, da sie bei den Verwaltungs- und Betriebsgrundstücken einen Anteil für die Verwaltung des Fahrwegs geltend macht. Somit beläuft sich der Einheitswert des Grundbesitzes ohne Fahrweg auf 669,3 Millionen DM.

Legt man diesem Einheitswert ebenfalls eine Durchschnittssteuermeßzahl von 8 v. T. und einen durchschnittlichen Hebesatz von 218 v. H. bei, so errechnet sich eine Grundsteuerschuld in Höhe von 669,3 × 0,008 × 2,18 = 11,6 Millionen DM.

Zieht man davon die 1961 gezahlte Grundsteuer von 9,6 Millionen DM ab, errechnet sich eine Grundsteuerbegünstigung der DB in Höhe von 2,0 Millionen DM.

Der Wert der Begünstigung durch die Grundsteuer bei den NE wurde nicht festgestellt.

5. Vermögensteuer

Steuerbemessungsgrundlage für die Vermögensteuer ist das steuerpflichtige Vermögen (§ 7 VStG). Die Vermögensteuer beträgt 1 % auf das steuerpflichtige Vermögen; sie ermäßigt sich auf 0,75 %, soweit das steuerpflichtige Vermögen den Betrag der nach § 31 LAG festgesetzten Vermögensabgabe nicht übersteigt (§ 8 VStG).

Das Vermögen der DB ist nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 VStG von der Vermögensteuer befreit.

Gesellschaften der NE sind von der Vermögensteuer befreit, wenn es sich dabei um Eigenbetriebe von Gebietskörperschaften handelt, oder wenn die Gesellschaftsanteile ausschließlich einer Gebietskörperschaft gehören und die Erträge dieser ausschließlich zufließen (§ 3 a Abs. 1 Nr. 1 Satz 2 VStG). Sonstige Unternehmen der NE sind ebenfalls befreit, soweit ihr Vermögen dazu bestimmt ist, unter der Auflage der Beförderungspflicht, der Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr zu dienen (§ 3 a Abs. 1 Satz 2 VStG).

In der Praxis sind damit nahezu ausnahmslos alle NE von der Vermögensteuer befreit.

Im Rahmen des Straßengüterverkehrs ist gemäß § 3 a Abs. 1 Nr. 1 Satz 2 VStG der *Güterliniennahverkehr* mit den Vermögensteilen von der Vermögensteuer befreit, die unter der Auflage der Beförderungspflicht, Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr dienen.

Zum wirtschaftlichen Wert der Befreiungen von der Vermögensteuer ist folgendes zu sagen:

Der Wert der Befreiung für die NE ist nicht festgestellt worden, weil die dazu notwendigen Sondererhebungen einen unangemessenen Aufwand erfordert hätten, ohne daß die zu erwartenden Ergebnisse die Gesamtüberlegungen wesentlich beeinflussen.

Entsprechendes gilt für den *Güterliniennahverkehr.* Für die Berechnung der Vermögensteuer, die sich unter der Voraussetzung ergeben würde, daß die DB nicht davon befreit wäre, ist eine Vermögensaufstellung erforderlich, die unter Berücksichtigung der zur Vermögensbesteuerung ergangenen Vorschriften eine besondere Aufstellung über die am Bewertungsstichtag vorhandenen Besitz- und Schuld-

[1]) Grundvermögen

[2]) vom Statistischen Bundesamt berechneter gewogener durchschnittlicher Hebesatz der Grundsteuer B in 1961 für das Bundesgebiet (ohne Berlin)

posten zu enthalten hat. Eine den steuerlichen Vorschriften genügende Vermögensaufstellung besteht bei der DB nicht. Sie muß deshalb zum 31. Dezember 1961 erstellt werden.

Diesem Vorhaben stehen jedoch nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten entgegen.

Für die Bewertung der einzelnen Besitz- und Schuldposten ist grundsätzlich von einer Einzelbewertung aller Vermögensteile nach den Vorschriften des Bewertungsgesetzes auszugehen.

Eine den Bestimmungen entsprechende Einzelbewertung ist jedoch nicht möglich, weil das Rechnungswesen der DB die Voraussetzungen dazu nur zum Teil erfüllt. Die DB führte 1961 ihre Anlagenrechnung nach einem modifizierten Festwertverfahren [1]).

Auf dieses Verfahren lassen sich die Vorschriften des Bewertungsgesetzes zur Ermittlung des betrieblichen Einheitswertes nicht anwenden.

Es ist jedoch zu fragen, ob nicht eine sinngemäße Anwendung der Vorschriften des Bewertungsgesetzes zu einem verwertbaren Ergebnis führt.

Für die Sachanlagen des DB-Anlagevermögens sind zwei steuerliche Wertansätze von Bedeutung, der Einheitswert für Betriebsgrundstücke und der Teilwert für die übrigen Anlagen.

Im Zusammenhang mit der Berechnung der Grundsteuerbegünstigung für die DB sind in einer Näherungsrechnung Einheitswerte für die Betriebsgrundstücke ermittelt worden. Diese können auch für die Vermögensaufstellung Verwendung finden.

Für die Ermittlung der mit dem Teilwert anzusetzenden übrigen Vermögensposten ist zu fragen, ob die Wertansätze des DB-Jahresabschlusses größenordnungsmäßig den steuerlichen Teilwerten entsprechen.

Der Teilwert hat seine obere Grenze in den Wiederbeschaffungskosten für ein Wirtschaftsgut gleicher Art und Güte am Feststellungszeitpunkt, seine untere Grenze ist der Schrottwert. Zu den Wiederbeschaffungskosten im Sinne des Vermögensteuerrechts gelangt man, indem man von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten am Bewertungsstichtag die Absetzungen für Abnutzung vornimmt [2]).

Ein Indiz, daß die Wertansätze des Jahresabschlusses der DB diesen Bestimmungen entsprechen könnten, ist eine Teilinventur, die die DB zum 31. Dezember 1961 für ihre Fahrzeuge durchführte. Dabei bewertete sie diese Anlagegüter neu mit den Wiederbeschaffungskosten für ein gleichartiges neuwertiges Gut und ermittelte gleichzeitig die Höhe der Wertberichtigungen auf Grund von Nutzungszeiten, die bei den meisten Fahrzeugarten höher bemessen worden sind als nach den Afa-Richtlinien vorgesehen mit der Folge, daß überwiegend von niedrigeren Abschreibungssätzen ausgegangen worden ist, als steuerlich zulässig gewesen wäre. Bei einem Gesamtneuwert von 13,8 Mrd. DM und Wertberichtigungen in Höhe von 7,1 Mrd. DM ergab sich dabei nur eine Nettozuschreibung gegenüber den

[1]) vgl. dazu Anhang V

[2]) VStR 1960 Abschnitt 51.52

alten Zeitwerten von 194 Millionen DM, was einem Unterschied nach alter Abschreibung und neuer Bewertung von gut 3 % entspricht.

Es wird deswegen davon ausgegangen, daß diese Zeitwerte des DB-Jahresabschlusses im großen und ganzen den steuerlichen Teilwerten entsprechen [1]).

Da weiterhin angenommen werden kann, daß die Bewertungsmethoden der DB einheitlich auch für die übrigen nicht der Teilinventur unterzogenen Sachanlagen gelten, kann vermutet werden, daß eine Neubewertung auch dieser Wirtschaftsgüter keine wesentliche Veränderung der Zeitwerte erbringen dürfte.

Es wird daher im folgenden unterstellt, daß die Zeitwerte der DB-Bilanz für die Sachanlagen den steuerlich vorgeschriebenen Teilwerten entsprechen. Wenig wahrscheinlich ist es danach, daß bei den Sachanlagen der DB eine fundamentale Unterbewertung vorliegt.

Was die Bewertung des im Vergleich zum Anlagevermögen relativ niedrigen Umlaufvermögens und der sonstigen Aktivposten angeht, so wird man hier ebenfalls die Werte des DB-Abschlusses zugrunde legen können. Diese Bewertung dürfte sich weitgehend an den steuerlich erforderlichen Wertansätzen halten.

Unter den Schulden der DB würden im Rahmen einer steuerlichen Vermögensaufstellung die Pensionsrückstellungen die größte Rolle spielen. Bislang hat die DB in ihren Abschlüssen keine Rückstellungen für die Altersversorgung ihrer Bediensteten gebildet, vielmehr zahlt sie die jeweiligen Ruhegehälter aus den Einnahmen.

Die Berücksichtigung von nicht gebildeten Pensionsrückstellungen bei der steuerlichen Vermögensaufstellung ist jedoch *grundsätzlich zulässig* [2]). Das gilt für Rückstellungen für Pensionsanwartschaften und für laufende Pensionen. Es ist selbstverständlich, daß auch die DB diese steuerlichen Möglichkeiten voll ausgeschöpft hätte [3]).

Das jüngste versicherungsmathematische Gutachten über die Höhe der steuerlich zulässigen Pensionsrückstellungen bezieht sich auf die Verhältnisse des Jahres 1959 [4]). Danach hat sich ein berücksichtigungsfähiger Rückstellungsbetrag in Höhe von 17,6 Mrd. DM ergeben, dem der übliche Abzinsungsfaktor von 3,5 % zugrunde lag. Der Betrag setzte sich aus der Rückstellung für laufende Pensionsverpflichtungen in Höhe von 9,4 Mrd. DM und aus der Rückstellung für Anwartschaften der noch aktiven Beamten in Höhe von 8,2 Mrd. DM zusammen.

[1]) Die DB nimmt sogar an, daß diese Zeitwerte über den steuerlich zulässigen Teilwerten liegen.

[2]) Erlaß des Finanzministers von Nordrhein-Westfalen vom 4. August 1960, Abschnitt I, Punkt 4

[3]) Natürlich kann der hohe Fiktionsgrad der Pensionsrückstellungen nicht übersehen werden. Sie finden ihre Existenzberechtigung auch nur in der steuerlichen Vermögensaufstellung

[4]) vgl. Bundestagsdrucksache 1602 vom 10. Februar 1960, S. 88 ff

Es kann angenommen werden, daß die Höhe der steuerlich zulässigen Pensionsrückstellungen nach dem Stande vom 31. Dezember 1961 höher als 1959 liegen würde. Geht man nämlich von einer gleichen Altersschichtung des aktiven Personalbestandes und der Ruhegehaltsempfänger in beiden Jahren aus, so bleibt doch der Einfluß der zwischen 1959 und 1961 eingetretenen Erhöhungen der Bezüge um gut 15 % zu berücksichtigen, die sich erhöhend auf den Rückstellungsbetrag auswirken.

Wie aus Anhang V,3 hervorgeht, hat die DB nach einer Globalrechnung für 1961 Rückstellungen in Höhe von 19 Mrd. DM ermittelt, von denen 10,1 Mrd. DM auf Rückstellungen für laufende Pensionen und 8,9 Mrd. DM auf Rückstellungen für Pensionsanwartschaften entfielen. Im Vergleich zu dem versicherungsmathematisch errechneten Betrag von 17,6 Mrd. DM nach dem Stande von 1959 erscheint der Betrag von 19 Mrd. DM angemessen, insbesondere, wenn man die inzwischen eingetretene erhebliche Anhebung der Bezüge gebührend berücksichtigt. Im weiteren wird deshalb von einem Grundbetrag von 19 Mrd. DM ausgegangen. In diesem Betrage sind Rückstellungen für Zahlungen von Versorgungsbezügen an Heimatvertriebene, Westberliner und Kriegsversorgungsberechtigte nicht enthalten. Im Jahre 1961 sind der DB erstmalig außerdem 175 Millionen DM als Beitrag zu den aus der Vergangenheit strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten vom Bund abgenommen worden. Eine Abnahme dieser Versorgungslasten ist auf die Dauer ihres Bestehens nicht sichergestellt. Würden diese Beträge nämlich bis zu ihrem Auslaufen der DB ständig abgenommen werden, so müßte die Rückstellung von 19,0 auf 17,4 Mrd. DM ermäßigt werden [1]). Es ist deshalb alternativ mit 19,0 Mrd. und 17,4 Mrd. DM zu rechnen. Danach ergibt sich folgendes:

A l t e r n a t i v e I (19,0 Mrd. DM)

10,1 Mrd. DM für laufende Pensionsverpflichtungen zu 100 % berücksichtigungsfähig.

8,9 Mrd. DM für Pensionsanwartschaften zu 50 % berücksichtigungsfähig = 4,45 Mrd. DM.

Insgesamt mithin 14,55 Mrd. DM.

A l t e r n a t i v e II (17,4 Mrd. DM)

8,5 Mrd. DM für laufende Pensionsverpflichtungen zu 100 % berücksichtigungsfähig.

8,9 Mrd. DM für Pensionsanwartschaften zu 50 % berücksichtigungsfähig = 4,45 Mrd. DM.

Insgesamt mithin 12,95 Mrd. DM.

Bei den Verbindlichkeiten des DB-Abschlusses sind die Verbindlichkeiten an den Bund von den restlichen Schulden zu trennen. Auf Grund des engen Verhältnisses zwischen DB und Bund können die Verbindlichkeiten der DB an den Bund nicht als Schulden im Sinne des Bewertungsgesetzes angesehen werden.

Das zeigt sich u. a. in der Verrechnung des Verlustvortrages der DB-Bilanz in Höhe von 1,6 Mrd. DM mit Forderungen des Bundes an die DB, die mit Beschluß der Bundesregierung vom 9. Juni 1962 unter Berufung auf § 33 Abs. 2 Bundesbahngesetz durchgeführt worden ist. Den Verbindlichkeiten der DB an den Bund ist im Rahmen dieser Untersuchung Eigenkapitalcharakter zuzuschreiben.

Dagegen können die Verbindlichkeiten der DB an Dritte in der Vermögensaufstellung mit dem Nennwert Berücksichtigung finden.

Die aktivischen und passivischen Rechnungsabgrenzungsposten sollen ebenfalls in der ausgewiesenen Höhe in die Vermögensaufstellung übernommen werden.

In den Rechnungen ist in der Vermögensaufstellung das Fahrwegvermögen der DB einmal einbezogen und einmal ausgeklammert. Das Fahrwegvermögen ist in der gleichen Weise abgegrenzt wie bei der Berechnung der Grundsteuerbegünstigung.

Zu fragen bleibt weiterhin, inwieweit Schulden, die in einem Zusammenhang mit dem Fahrwegvermögen stehen, berücksichtigt werden sollen. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Verbindlichkeiten und Fahrwegvermögen läßt sich nach steuerlichen Grundsätzen meist nicht nachweisen. Es dürfte aber feststehen, daß ein erheblicher Teil der in den letzten Jahren aufgenommenen Verbindlichkeiten z. B. auf den Finanzbedarf anläßlich der Elektrifizierung großer Strecken, der Erneuerung des Oberbaus und der Modernisierung der Signalanlagen zuzurechnen ist.

Um diesem Sachverhalt Rechnung zu tragen, wurden die Verbindlichkeiten in dem Verhältnis dem Fahrweg zugerechnet, in dem der Zeitwert des Fahrweg-Vermögens zum Zeitwert des gesamten Anlagevermögens steht, das sind 49 %. Um diesen %-Anteil sind die Fremdverbindlichkeiten jeweils gekürzt worden.

---

[1]) Dabei ist davon ausgegangen, daß sich die Rückstellungen für laufende Pensionen im gleichen Verhältnis vermindern wie die effektiven Zahlungen von Versorgungsbezügen (175 Millionen DM = 15,8 % von 1105 Millionen DM).

Die Rückstellungen für laufende Pensionen in Höhe von 10,1 Mrd. DM sind folglich um 15,8 % = 1,6 Mrd. DM gekürzt worden.

VERMÖGENSAUFSTELLUNG DER DB ZUM 31. DEZEMBER 1961

A. Gesamtvermögen einschließlich Fahrwegvermögen

		in Millionen DM
1. Anlagevermögen		
a) Bahnanlagen		
aa) Einheitswerte [1]	2 265,9	
bb) Teilwerte [2]	6 762,8	9 028,7
b) Fahrzeuge [3]		6 688,7
c) Anlagen im Bau		588,0
d) Beteiligungen [4]		173,3
2. Umlaufvermögen [5]		1 891,2
3. Sondervermögen [6]		23,2
4. Rechnungsabgrenzungsposten [7]		256,7
		18 649,8
abzüglich		
1. Fremdverbindlichkeiten [8]	9 082,2	
2. Rückstellungen [9]	1 232,8	
3. Pensionsrückstellungen	12 950 bis 14 550	— 23 265,0 bis — 24 865,0
		— 4 615,2 bis — 6 215,2

B. Vermögen ohne Fahrweg

		in Millionen DM
1. Anlagevermögen		
a) Bahnanlagen		
aa) Einheitswerte	669,3	
bb) Teilwerte	2 008,9	2 678,2
b) Fahrzeuge		6 688,7
c) Anlagen im Bau		423,1
d) Beteiligungen		171,1
2. Umlaufvermögen (51 % von 1 891,2)		964,4
3. Sondervermögen		23,2
4. Rechnungsabgrenzungsposten (51 % von 256,7)		130,9
		11 079,6
abzüglich		
1. Fremdverbindlichkeiten 51 % von 9 082,2	4 631,9	
2. Rückstellungen	503,5	
3. Pensionsrückstellungen [10]	8 767,1 bis 9 850,4	— 13 902,5 bis — 14 985,8
		— 2 822,9 bis — 3 906,2

---

[1]) Siehe Berechnung bei der Grundsteuer

[2]) Errechnet aus den Zeitwerten der Bahnanlagen abzüglich der Zeitwerte des Grundbesitzes (siehe Grundsteuer)

[3]) Abschluß der DB 1961, S. 10 Posten IB bis S. 11 Posten IV 2

[4]) Abschluß der DB 1961, S. 10 Posten ID bis S. 11 Posten IV 3

[5]) Abschluß der DB 1961, S. 10 Posten II bis S. 11 Posten IV 4

[6]) Abschluß der DB 1961, S. 10 Posten III bis S. 11 Posten XI 2

[7]) Abschluß der DB 1961, S. 10 Posten IV bis S. 11 Posten XII

[8]) Abschluß der DB 1961, S. 11 Posten VII bis X

[9]) Abschluß der DB 1961, S. 11 Posten V

[10]) Von den grundsätzlich abzugsfähigen Pensionsrückstellungen in Höhe von 13,0 bis 14,5 Mrd. DM wurde ein Anteil von 32,3 % abgezogen, der dem Anteil des Personals am Fahrweg entspricht. Die Zahl errechnet sich aus dem Verhältnis der gezahlten Löhne 1961, die dem Fahrweg anzurechnen sind, zu der Gesamtlohnsumme der DB.

6. Abgaben nach dem Lastenausgleichsgesetz (LAG)

Zur Durchführung des Lastenausgleichs werden folgende Ausgleichsabgaben erhoben:

Vermögensabgabe,

Hypothekengewinnabgabe,

Kreditgewinnabgabe.

Vermögensabgabe

Von der Vermögensabgabe sind befreit:

die *Deutsche Bundesbahn*, soweit ihr Vermögen im Rahmen der Betriebspflicht für ihre Betriebs- und Verwaltungszwecke unmittelbar benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Nr. 2 LAG),

soweit ihr Vermögen für einen öffentlichen Dienst oder Gebrauch unmittelbar benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Nr. 1 LAG in Verbindung mit § 5 der 10. AbgabenDV-LA vom 28. Juni 1954, BGBl. I S. 161),

soweit ihr Vermögen im Rahmen der von ihr zu erfüllenden Aufgaben des öffentlichen Verkehrs unmittelbar dem Linienverkehr mit Omnibussen und Oberleitungsbussen gewidmet ist (§ 18 Abs. 1 Nr. 2 letzter Satz Nr. 9 Buchstabe c LAG),

die *Nichtbundeseigenen Eisenbahnen*, soweit ihr Vermögen im Rahmen der von ihnen zu erfüllenden Aufgaben des öffentlichen Verkehrs unmittelbar dem Betrieb und der Verwaltung von Eisenbahnen gewidmet ist (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 Buchstabe a LAG).

Einzelheiten zu diesen Befreiungsvorschriften sind geregelt in den §§ 10, 11, 22, 23 und 24 der 10. AbgabenDV-LA.

Zum wirtschaftlichen Wert der Befreiung von der Vermögensabgabe für die DB ist zu bemerken:

Der Vermögensabgabe unterliegt das Vermögen, das am Tage der Währungsumstellung (21. Juni 1948) bestand. Es errechnet sich nach den Vorschriften, die bei der Vermögensteuer (Hauptveranlagung 1949) für die Ermittlung des Gesamtvermögens maßgebend sind (§ 21 Abs. 1 LAG). Das Vermögen in Berlin (West) wird nach dem Stand vom 1. April 1949 ermittelt (§ 80 LAG).

Die Vermögensabgabe beträgt 50 % des abgabepflichtigen Vermögens. Sie wird im Falle von Kriegssachschäden, Vertreibungsschäden und Ostschäden ermäßigt (§ 31 LAG). Auf die Abgabeschuld ist die Soforthilfeabgabe anzurechnen. Die verbleibende Abgabeschuld ist bis zum 31. März 1979 in gleichen vierteljährlichen Teilbeträgen zu tilgen (§ 34 LAG). Wie bei den anderen vermögensabhängigen Steuern ist es nicht möglich, das dem Güterverkehr dienende Vermögen der DB aus dem Gesamtvermögen zu lösen. Gleichfalls wird der Fahrweg nicht aus dem Gesamtvermögen ausgeklammert. Im folgenden wird daher vom Gesamtvermögen ausgegangen.

Für die DB ist keine steuerliche Eröffnungsbilanz zum 21. Juni 1948 erstellt worden. Es ist daher nötig, aus der DM-Eröffnungsbilanz der DB unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Bewertungsgesetzes eine Vermögensaufstellung zum 21. Juni 1948 zu bilden.

Dabei kann aber von keiner einheitlichen Eröffnungsbilanz ausgegangen werden, da zur Zeit der Währungsumstellung die heutige DB als Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und als Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen getrennte Eröffnungsbilanzen aufstellte, die vereinheitlicht werden müssen.

Für die Zwecke dieser Untersuchung kann eine nachträglich angefertigte steuerliche Eröffnungsbilanz benutzt werden [1]). Die DB konnte sich hierbei nur näherungsweise an die Bestimmungen bei der Aufstellung einer Steuerbilanz halten. Eine Überprüfung ergab, daß den dabei erzielten Ergebnissen größenordnungsmäßig zugestimmt werden kann.

Die von der DB aufgestellte steuerliche Eröffnungsbilanz einschließlich Fahrwegvermögen bietet in zusammengefaßter Form folgendes Bild [2]):

AKTIVA	in Mrd. DM	PASSIVA	
1. Grundbesitz	2 469	1. Eigenkapital: Unterdeckung	1 194
2. Bahnanlagen außer Grundbesitz	3 748	2. Rückstellungen für	
3. Fahrzeuge	2 794	a) Versorgungslasten	10 411
4. Beteiligungen	0 009	b) Unfallrenten	0 145
5. Umlaufvermögen	0 406	c) Haftpflichtrenten	0 020
		3. Verbindlichkeiten	0 044
	9 426		9 426

[1]) veröffentlicht unter: Franz Hereth, Steuerbegünstigungen und Wettbewerbslage der DB, in: Die Bundesbahn, 6. Beiheft, Februar 1960

[2]) Hereth a. a. O. S. 28, Tafel A

Nach dieser Bilanz war für den Zeitpunkt der Währungsumstellung eine Kapitalunterdeckung in Höhe von 1,2 Mrd. DM vorhanden, was bedeutet, daß ein abgabepflichtiges Vermögen im Sinne des LAG nicht besteht. Darum kommt auch eine Ermäßigung der Abgabeschuld wegen der erlittenen Kriegsschäden nicht in Frage, obwohl die DB beträchtliche Schäden dieser Art geltend machen könnte.

Die Befreiung der DB von der Vermögensabgabe ist danach keine tatsächliche Begünstigung, da die Bundesbahn auch ohne die speziellen Befreiungsvorschriften niemals abgabepflichtig geworden wäre.

Auf das nicht von der Vermögensabgabe befreite Vermögen zahlt die DB einen Vierteljahresbetrag von 250 070 DM.

Inwieweit die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch die Befreiung von der Vermögensabgabe tatsächlich begünstigt sind, konnte nicht festgestellt werden, da keine Werte über steuerliche Eröffnungsbilanzen der mehr als 200 Gesellschaften vorlagen und eine Sondererhebung für den begrenzten Zweck nicht angemessen erschien.

Hypothekengewinnabgabe

Schuldnergewinne im Sinne des § 91 Abs. 1 LAG werden bei den zu untersuchenden Verkehrsträgern im Zusammenhang mit der Kreditgewinnabgabe erfaßt. Eine Hypothekengewinnabgabe entfällt damit.

Kreditgewinnabgabe

Die Bemessungsgrundlage der Kreditgewinnabgabe ist der Gewinnsaldo aus Schuldnergewinnen und Gläubiger- sowie Betriebsverlusten (§ 162 LAG). Abgabepflichtig sind gewerbliche Betriebe, die eine DM-Eröffnungsbilanz aufzustellen hatten oder für steuerliche Zwecke aufgestellt haben (§ 161 LAG).

Die Bundesbahn ist als Betrieb gewerblicher Art einer Körperschaft des öffentlichen Rechts von der Kreditgewinnabgabe befreit (§ 161 Abs. 2 Nr. 2 LAG). Soweit es sich bei den übrigen Verkehrsträgern ebenfalls um Betriebe im Sinne des § 161 Abs. 2 Nr. 2 LAG handelt, sind auch sie von der Kreditgewinnabgabe befreit. In der Praxis trifft das für einige Nichtbundeseigene Eisenbahnen zu.

Zum wirtschaftlichen Wert der Befreiung von der Kreditgewinnabgabe für die DB kann folgendes bemerkt werden:

Aus den zusammengestoßenen Schluß- und Eröffnungsbilanzen der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet und der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen ergibt sich aus Schuldnergewinnen in Höhe von 229,4 Millionen DM und aus Gläubigerverlusten in Höhe von 1051,3 Millionen DM ein Gläubigerverlustsaldo von 821,9 Millionen DM [1]).

Damit entfällt eine Kreditgewinnabgabe. Die DB ist durch die Befreiung von der Kreditgewinnabgabe nicht tatsächlich begünstigt.

Für die NE konnten keine Feststellungen getroffen werden, ob und in welchem Umfang eine Begünstigung durch die Befreiung von der Kreditgewinnabgabe vorliegt.

[1]) nach Angaben der DB

7. Einkommensteuer (Körperschaftsteuer)

Steuerbemessungsgrundlage für die Einkommen- und Körperschaftsteuer ist das Einkommen. Für die Einkommensteuer der natürlichen Personen gilt ein progressiver Steuertarif, für die Körperschaftsteuer gelten im wesentlichen proportionale Steuersätze.

Von der Körperschaftsteuer ist allein die *Bundesbahn* (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 KStG) befreit. Die Befreiung erstreckt sich nur auf Tätigkeiten, die sich aus der Zweckbestimmung der DB ergeben und gilt mit dieser Einschränkung auch für Nebenbetriebe. Dagegen besteht beschränkte Steuerpflicht für inländische Einkünfte, die dem Steuerabzug unterliegen (§ 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Nr. 2 KStG). Für die übrigen hier zu behandelnden Verkehrsträger bestehen keine persönlichen oder besonderen sachlichen Steuerbefreiungen [1]).

Jedoch muß noch einmal auf die Bedeutung der Mischbetriebe hingewiesen werden. Bei ihnen lassen die Wirkungen der körperschaftsteuerlichen und gewerbesteuerlichen Organschaft und des Schachtelprivilegs, soweit nicht überhaupt die unterschiedlichen Zweige in einem Unternehmen zusammengefaßt sind, nur sehr bedingte Aussagen über die Einflüsse der Gewinnbesteuerung auf die Wettbewerbslage zu. Sie dürfen aber nicht unterschätzt werden; ihre Auswirkungen sind aber hier nicht zu untersuchen, weil die betreffenden Bestimmungen noch der Norm entsprechen.

Für die NE besteht neben dem üblichen Gewinnermittlungsverfahren (mit Abschreibungen) die Möglichkeit, den Gewinn auf Grund des Festwertverfahrens zu ermitteln (Urteil des RFH I A 108/33 vom 19. Dezember 1934 und RFH I 60/42 vom 2. Juni 1942). So bilanzieren verschiedene Gesellschaften der NE teilweise nach diesem Verfahren. Inwieweit mit dieser unterschiedlichen Gewinnermittlungsmethode ein Steuervorteil verbunden ist, kann jedoch aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen nicht ermittelt werden.

Im folgenden wird zu untersuchen sein, in welcher Höhe die DB für das Kalenderjahr 1961 Körperschaftsteuer hätte zahlen müssen, wenn die Bestimmung des § 4 Abs. 1 Nr. 1 KStG nicht Platz griffe.

Dazu ist erforderlich, das steuerliche Betriebsergebnis (Gewinn/Verlust) der DB für das Jahr 1961 zu berechnen. Hierbei ergeben sich Schwierigkeiten, da die DB weder eine Steuerbilanz noch eine Bilanz unter Beachtung der handelsrechtlichen Vorschriften aufstellt.

Die Rechnung der DB beruht auf besonderen betriebswirtschaftlichen Grundsätzen (§ 29 Bundesbahngesetz) und berücksichtigt nicht die Vorschriften des Handelsrechts (§ 32 Abs. 1 Satz 2 Bundesbahngesetz). Daher ist es nicht ohne weiteres möglich, eine Steuer-

[1]) Es kann aber möglich sein, daß der ausgelaufene § 7 d EStG der Binnenschiffahrt für 1961 noch gewisse Abschreibungsvergünstigungen gebracht hat.

bilanz aus dem Jahresabschluß der DB zu entwickeln, weil jede Steuerbilanz auf der Handelsbilanz aufbaut [1]).

Wenn es folglich nicht möglich ist, den Erfolg der DB anhand der gegebenen steuerrechtlichen Vorschriften zu errechnen, so muß gefragt werden ob nicht die Rechnungsmethode der DB im Prinzip zu gleichen Ergebnissen führt wie eine handels- und steuerrechtliche Abschreibungsrechnung.

Zur Klärung dieser Frage hat die DB für einen Teil ihrer Anlagegüter eine probeweise Abschreibungsrechnung mit linearer Abschreibung auf der Grundlage der in den Afa-Tabellen enthaltenen Angaben über die Nutzungsdauer der Anlagegüter durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser Sonderrechnung haben gezeigt, daß zwischen den Teilwerten und den wertberichtigten Buchwerten nur geringfügige Unterschiede bestehen. Dabei ist noch unberücksichtigt geblieben, daß sich bei Anwendung der degressiven Abschreibung, die insbesondere wegen der mehrschichtigen Nutzung der Anlagen weitgehend zulässig und sogar geboten wäre, erheblich niedrigere wertberichtigte Buchwerte ergeben würden.

Die Frage ist jetzt aber, ob sich bei den übrigen abschreibebedürftigen Gütern die DB-Aufwandsverrechnung und die steuerlichen Abschreibungen ebenso bestätigen werden [2]). Zumindest kann man das Ergebnis dieser Teilrechnung als ein Indiz dafür betrachten, daß bei den restlichen abschreibungsbedürftigen Gütern keine den steuerlichen Bestimmungen entgegenstehende Aufwandserrechnung betrieben wird.

Unter diesen Annahmen scheint es gerechtfertigt, die Aufwandsverrechnung, wie sie von der DB gehandhabt wird, für die Gewinnermittlung in einem Steuerrechtsnormenvergleich zu benutzen.

Wie in den methodischen Erläuterungen bereits ausgeführt worden ist, geht der Steuerrechtsnormenvergleich von den tatsächlichen Verhältnissen des Jahres 1961 aus. Die DB hat in ihrem Abschluß 1961 einen Verlust von 29,8 Millionen DM ausgewiesen. Dieses rechnerische Ergebnis ist ohne Berücksichtigung der allgemeinen ertragsteuerlichen Vorschriften entstanden. Dabei ist aber zu bemerken, daß in 1961 ein kumulierter Verlustvortrag in Höhe von 1625 Millionen DM (aus den Jahren von 1957 bis 1960) vorhanden war, der selbstverständlich unter steuerlichen Gesichtspunkten dem Verlustvortrag von 1961 gemäß § 10 d EStG hinzuzurechnen ist [3]).

[1]) vgl. hierzu Anhang V/3 und 4

[2]) Ergebnisse dieser Neuberechnung für weitere Teile des Anlagevermögens werden mit den Abschlüssen der nächsten Jahre fertiggestellt.

[3]) Die Übernahme der Verluste aus den Jahren 1957 bis 1960 durch Beschluß der Bundesregierung vom 9. Juni 1962 darf im Rahmen des Steuerrechtsnormenvergleichs nicht berücksichtigt werden, weil es bei faktischer Steuerpflicht keinen privaten Unternehmer geben würde, der auf die gewinnmindernde Wirkung eines Verlustvortrags, zumal in dieser Höhe, verzichten wird.

Der Gesamtverlust von 1625,3 Millionen DM zuzüglich Jahresverlust von 29,8 Millionen = 1655 Millionen DM würde sich noch erhöhen, wenn man die sich aus diesem Steuerrechtsnormenvergleich fiktiv errechneten Steuerschuldbeträge, soweit sie abzugsfähig sind, berücksichtigen würde.

Der auf Grund der tatsächlichen wirtschaftlichen und rechtlichen Verhältnisse der DB vorhandene Gesamtverlust ist so hoch, daß eine Körperschaftsteuerschuld für 1961 entfällt [1]).

8. Gewerbesteuer

Besteuerungsgrundlage für die Gewerbesteuer sind nach § 6 GewStG

a) der Gewerbeertrag,

b) das Gewerbekapital,

c) die Lohnsumme.

Der Gewerbesteuer unterliegt jeder stehende Gewerbebetrieb, soweit er im Inland betrieben wird. Neben Gewerbeertrag und Gewerbekapital kann die Lohnsumme als Besteuerungsgrundlage herangezogen werden. Auf die einheitlichen Steuermeßzahlen können die Gemeinden innerhalb gewisser Grenzen unterschiedliche Hebesätze anwenden. Für Zwecke dieser Untersuchung sind die für das Bundesgebiet ermittelten unterschiedlichen Hebesätze benutzt worden.

Von der Gewerbesteuer ist die Bundesbahn gemäß § 3 Nr. 1 GewStG befreit. Sie leistet aber bestimmte Verwaltungskostenzuschüsse gemäß § 24 des EG zu den Realsteuergesetzen, die als Ausgleich für entgangene Gewerbesteuereinnahmen zu betrachten sind. Für die anderen Verkehrsträger bestehen keine Befreiungen.

Um den Wert der Steuerbegünstigung zu ermitteln, muß für die DB eine fiktive Veranlagung zur Gewerbesteuer vorgenommen werden.

a) Gewerbeertragsteuer

Der Gewerbeertrag errechnet sich folgendermaßen:
Gewerbeertrag = Betriebsergebnis (Gewinn/Verlust)
+ Hinzurechnungen nach § 8 GewStG
— Kürzungen nach § 9 GewStG.

Als Betriebsergebnis der DB kann der nach dem Körperschaftsteuergesetz für 1961 errechnete Verlust in Höhe von mindestens 1655 Millionen DM angesetzt werden [2]).

Als Hinzurechnungen nach § 8 GewStG sind bei der Berechnung des Gewerbeertrages der DB nur die Zinsen für die Dauerschulden zu berücksichtigen. Für

[1]) Die Tatsache, daß die DB in der G- + V-Rechnung 1961 erhobene Kapitalertragsteuer in Höhe von 1,2 Millionen DM als Aufwand gebucht hat (was steuerrechtlich nicht zulässig war) kann das Ergebnis nicht beeinflussen.

[2]) Über die Problematik des errechneten steuerlichen Betriebsergebnisses vgl. Abschnitt Körperschaftsteuer.

Dauerschulden im Sinne des Gewerbesteuergesetzes wurden 1961 Zinsen in Höhe von 377,4 Millionen DM gezahlt [1]).

Nach § 9 GewStG ist das Betriebsergebnis um 3 % des Einheitswerts des zum Betriebsvermögen gehörenden Grundbesitzes zu kürzen. Bei der Berechnung der Grundsteuerbegünstigung der DB wurde die Höhe der Einheitswerte des zum Betriebsvermögen der DB gehörenden Grundbesitzes auf 2,3 Mrd. DM angesetzt. Mithin ergibt sich ein Kürzungsbetrag von 69 Millionen DM (2,3 × 0,03).

Die Bemessungsgrundlage für den Gewerbeertrag der DB für 1961 ist, wie die entsprechenden Ausführungen bei der Körperschaftsteuer zeigen, so stark negativ, daß auch die Hinzurechnungen nach § 8 Nr. 1 vermindert um die Kürzungen nach § 9 Nr. 1 GewStG = 308,4 Millionen DM bei weitem nicht ausreichen, um bei der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag eine Steuerschuld entstehen zu lassen.

b) Gewerbekapitalsteuer

Als Gewerbekapital der DB können die bei der steuerlichen Vermögensaufstellung errechneten Werte benutzt werden, die aber für die Berechnung der Gewerbekapitalsteuer durch Hinzurechnung und Kürzungen gemäß § 12 Abs. 2 und 3 GewStG korrigiert werden müssen.

Hinzuzurechnen sind die Dauerschulden der DB (§ 12 Abs. 2 Nr. 1 GewStG). Dauerschulden sind Schulden, die nicht nur der vorübergehenden Verstärkung des Betriebskapitals dienen (§ 8 Nr. 1 GewStG).

Die DB unterteilt ihre Verbindlichkeiten in fundierte Schulden und schwebende Schulden. Aus der Bezeichnung „fundierte Schuld" ergibt sich im Gegensatz zur „schwebenden Schuld", daß diese Verbindlichkeiten nicht nur der vorübergehenden Verstärkung des Betriebskapitals dienen, so daß diese Unterteilung auch für die Bestimmung der Dauerschulden anwendbar scheint. Die DB weist in ihrem Abschluß 1961 eine fundierte Schuld in Höhe von 7664 Millionen DM aus, die als Teil des Gewerbekapitals im Sinne des Gewerbesteuergesetzes zu betrachten ist.

Gemäß § 12 Abs. 3 Nr. 1 GewStG ist die Summe der Einheitswerte der Betriebsgrundstücke abzuziehen. Bei der Berechnung der Grundsteuerbegünstigung wurden die Einheitswerte der Betriebsgrundstücke mit 2,3 Mrd. DM ermittelt.

Danach errechnet sich als Gewerbekapital der DB:
mit Einschluß des Fahrwegvermögens

	Millionen DM
betrieblicher Einheitswert der DB laut Vermögensaufstellung [2])	— 4 615 bis — 6 215
Dauerschulden nach § 8 Nr. 1 GewStG	+ 7 664 bis + 7 664
Einheitswerte der Betriebsgrundstücke	— 2 280 bis — 2 280
Gewerbekapital 1961	+ 769 bis — 831

[1]) Über die in die Bewertung einbezogenen Dauerschulden vgl. die Ausführungen unter b).

[2]) vgl. die entsprechenden Ausführungen bei der Vermögensteuer, insbesondere wegen der Spannenrechnung

unter Ausschluß des Fahrwegvermögens:

In dieser Rechnung sollen alle Vermögenswerte ausgeklammert werden, die dem Fahrweg zuzurechnen sind. Wie bei der entsprechenden Alternative in der Vermögensaufstellung sollen auch dem Fahrweg die Verbindlichkeiten anteilig zugerechnet werden.

Der betriebliche Einheitswert unter Ausschluß des Fahrwegs laut Vermögensaufstellung hatte einen negativen Wert in Millionen DM von

— 2 822,9 bis — 3 906,2.

Die Höhe der Dauerschulden beträgt unter Anwendung eines Schlüssels von 51 % nunmehr 3 908,6 Millionen DM. Ebenso ist die Summe der Einheitswerte der Betriebsgrundstücke von ihrem Fahrweganteil zu befreien. Die DB beziffert die Einheitswerte ihres Grundbesitzes, der nicht dem Fahrweg zuzurechnen ist, für 1961 auf 669,3 Millionen DM.

	Millionen DM
Vermögen der DB laut Vermögensaufstellung	— 2 822,9 bis — 3 906,2
Dauerschulden	+ 3 908,6 bis + 3 908,6
Einheitswerte der Betriebsgrundstücke	— 669,3 bis — 669,3
Gewerbekapital 1961	+ 416,4 bis — 666,9

Die Steuermeßzahl für die Gewerbekapitalsteuer beträgt einheitlich 2 vT (§ 13 GewStG). Auf den Steuermeßbetrag wird ebenso wie bei der Gewerbeertragsteuer ein durchschnittlicher Hebesatz von 268 % angewendet. Danach erhält man:

bei Einschluß	bei Ausschluß
des Fahrvermögens	
0 bis 4,1 Millionen DM	0 bis 2,2 Millionen DM.

c) Lohnsummensteuer

Wie vorstehend bereits erwähnt, kann die Lohnsumme zusätzlich zum Gewerbeertrag und zum Gewerbekapital als Steuerbemessungsgrundlage gewählt werden. In der Bundesrepublik Deutschland erheben rd. 1000 Gemeinden eine Lohnsummensteuer, die sich aber auf rd. 40 % der steuerbaren Lohnsumme in der Bundesrepublik Deutschland erstreckt.

Die DB sah sich nicht in der Lage anzugeben, welcher Teil ihrer Lohnsumme auf Bedienstete entfällt, die in Gemeinden mit Lohnsummensteuer beschäftigt sind. Daher war es notwendig, diesen Anteil in einer Näherungsrechnung zu bestimmen.

Wegen der Größe der DB und der Ausdehnung ihrer Tätigkeit über das Bundesgebiet lag es nahe, die Lohnsumme der DB im Verhältnis von der gesamten steuerbaren Lohnsumme in der Bundesrepublik Deutschland (im Sinne des § 24 GewStG) zur steuerpflichtigen Lohnsumme der Bundesrepublik Deutschland aufzuteilen. Nach Anhang VI stellt sich dieser Anteil auf 42,3 %.

Die lohnsummensteuerpflichtige Lohnsumme der DB betrug im Jahre 1961 = 3726 Millionen DM [1]).

[1]) Nach Angaben der DB. Ohne 19,1 Millionen DM Bezüge der Nachwuchskräfte.

Hiervon sollen 42,3 %, das sind 1636 Millionen DM als fiktiv steuerbelastet betrachtet werden.

Der Steuermeßbetrag ergibt sich aus der Steuerbemessungsgrundlage multipliziert mit der Steuermeßzahl, die bei der Lohnsummensteuer 2 v. T. beträgt (§ 25 Abs. 2 GewStG).

Bei einem durchschnittlichen Hebesatz von 816 %[1]) errechnet sich die Lohnsummensteuer wie folgt: 1636 Millionen DM × 0,002 × 8,16 = 26,8 Millionen DM.

In diesem Betrage ist anteilig die auf das Fahrwegpersonal entfallende Lohnsummensteuer enthalten.

Sieht man davon ab, den Fahrweg der DB in die Berechnung einzubeziehen, müssen hier alle Bezüge, die bei der Erhaltung, Bedienung und Erweiterung des Fahrwegs gezahlt werden, abgezogen werden.

Nach Angaben der DB entfielen dabei von der Gesamtlohnsumme der DB rd. 1230 Millionen DM Bezüge auf das Fahrwegpersonal.

Auf die Lohnsumme 3726—1230 = 2496 Millionen DM ist ebenfalls ein Anteil von 42,3 % anzusetzen, so daß sich eine steuerpflichtige Lohnsumme von 1056 Millionen DM ergibt.

Damit erechnet sich eine Lohnsummensteuer 1056 Millionen × 0,002 × 8,16 = 17,2 Millionen DM.

Zusammenfassung

Wäre die DB für das Jahr 1961 gewerbesteuerpflichtig gewesen, so hätte die Steuerschuld betragen:

	bei Einschluß des Fahrwegvermögens	bei Ausschluß des Fahrwegvermögens
	in Millionen DM	
a) Gewerbesteuer nach dem Ertrag	—	—
b) Gewerbesteuer nach dem Kapital	0 bis 4,1	0 bis 2,2
c) Lohnsummensteuer	26,8	17,2
Zwischensumme	26,8 bis 30,9	17,2 bis 19,4
abzüglich Verwaltungskostenzuschuß an die Gemeinden	− 6,6 − 6,6	− 6,6 − 6,6
Mithin Gewerbesteuerschuld	20,2 bis 24,3	10,6 bis 12,8

9. Kapitalverkehrsteuern und Wechselsteuer

Als Kapitalverkehrsteuern im Sinne des Kapitalverkehrssteuergesetzes (KVStG 1959) gelten die folgenden Steuern:

a) Gesellschaftsteuer,

b) Wertpapiersteuer,

c) Börsenumsatzsteuer.

Daneben soll im Rahmen dieser Untersuchung die Wechselsteuer an die Behandlung der eigentlichen Kapitalverkehrsteuer angeschlossen werden.

Zu a): *Gesellschaftsteuer*

Steuergegenstände bei der Gesellschaftsteuer sind

der Erwerb von Gesellschaftsrechten an inländischen Kapitalgesellschaften (im Sinne der §§ 5, 6 KVStG) durch den ersten Erwerber (§ 2), bestimmte Leistungen der Gesellschafter (§ 2), Gewährung von Darlehen durch einen Gesellschafter (§ 3).

Der Steuersatz beträgt in der Regel 2,5 % des Geldbetrages oder des Werts der Leistung.

Die Deutsche Bundesbahn unterliegt nicht der Gesellschaftsteuer, weil sie keine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 5 ist.

[1]) Stat. Jahrb. 1962, S. 451

Wenn sie eine Kapitalgesellschaft wäre, würde sie ebenso wie die Gesellschaften der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen als Versorgungsbetrieb von der Gesellschaftsteuer befreit sein, sofern die Anteile der Gesellschaften ausschließlich dem Bund, einem Land, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einem Zweckverband gehören und die Erträge ausschließlich diesen Körperschaften zufließen (§ 7 Abs. 1 Nr. 2).

Zum wirtschaftlichen Wert der genannten Steuerbefreiungen ist folgendes zu sagen:

Voraussetzung für die Erfassung der DB durch die Gesellschaftsteuer wäre, daß sie eine Kapitalgesellschaft im Sinne des § 5 wäre und der § 7 nicht Platz griffe. Wenngleich es im Gesellschaftsteuerrecht — anders als im Umsatzsteuerrecht — eine Unterscheidung zwischen unternehmerischer und hoheitlicher Tätigkeit nicht gibt, so muß doch berücksichtigt werden, daß im Falle einer fiktiven Gesellschaftsteuerpflicht der Bund vermutlich gar nicht Gesellschafter der DB wäre. Aus diesem Grunde erscheint es für diesen Vergleich erforderlich, bei den finanziellen Leistungen des Bundes an die DB zu fragen, in welcher Eigenschaft der Bund seine Leistung erbringt. Soweit der Bund in Ausübung seiner hoheitlichen Tätigkeit handelt[1]), dürften die Tatbestände

[1]) d. h. im Sinne von Subventionierungen

deshalb für diese Betrachtung auszusondern sein. Im Jahre 1961 wurden der DB folgende Zuschüsse und Darlehen vom Bund gewährt:

1. 300,2 Millionen DM als Übernahme der Versorgungsbezüge für Heimatvertriebene, Westberliner und Kriegsversorgungsberechtigte. — Hier entlastet der Bund als Hoheitsträger die DB von einer betriebsfremden Last, die sie wirtschaftlich nicht zu vertreten hat.

2. 150 Millionen DM Anpassungshilfe zur Erleichterung der Rationalisierung im Personenzugverkehr. — Dieser Betrag ist der DB als Teilausgleich des Verlustes gewährt worden, der ihr aus der nur teilweise genehmigten Tariferhöhung im Berufsverkehr und der nicht genehmigten Erhöhung im Schülerverkehr erwachsen ist. Die Genehmigung oder Versagung von Tariferhöhungen obliegt dem Bund in seiner Eigenschaft als Träger der Tarifhoheit und nicht als Gesellschafter.

3. 33 Millionen DM als Übernahme des Anteils der DB an den Zinsverpflichtungen des Bundes für die Ausgleichsforderungen der Deutschen Bundesbank. — Hier entlastet der Bund als Hoheitsträger die DB von einer betriebsfremden Last, die sie wirtschaftlich nicht zu vertreten hat.

4. 10 Millionen DM als Beitrag zu den Kosten für die Unterhaltung und den Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen und Bundesbahnstrecken und 6,2 Millionen DM Bundeskredite für Bahnübergänge. — Die Beträge sind der DB als Leistung des Bundes in seiner Eigenschaft als Straßenbaulastträger, der 50 % der Kosten für die Vorhaltung und Sicherung von Bahnübergängen im Zuge von Bundesstraßen zu tragen hat, gewährt worden.

5. 0,8 Millionen DM Bundeskredite der Zollverwaltung. — Der Kredit ist der DB für die Erstellung von Zollanlagen gewährt worden. Der Bund handelte dabei als Träger der Zollhoheit und nicht als Gesellschafter der DB.

6. 175 Millionen DM als Beitrag zu den strukturell bedingten überhöhten Versorgungslasten. — Hier hat der Bund einen Beitrag zu den Versorgungsverpflichtungen der DB auf Grund der öffentlich-rechtlichen Anstellungsverhältnisse ihrer Bediensteten übernommen.

7. 120 Millionen DM als Zuschuß zu den bei der DB wegen Erhöhung der Besoldung und der Versorgungsbezüge entstandenen Ausgaben. — Dieser Zuschuß ist als Entlastung der Betriebsrechnung der DB gedacht und beeinflußt die Erfolgsrechnung. Hierin ist überwiegend der Ausfluß einer Gesellschafterleistung des Bundes zu sehen.

8. 145 Millionen DM aus dem Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955. — Aus heutiger Sicht können die Beträge aus dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 als eine nach § 28 Abs. 2 Satz 2 BbG gebotene Kapitalzuführung verstanden werden, da die DB die zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Mittel nicht selbst beschaffen kann. Das Darlehen ist als eine der Gesellschaftsteuer unterworfene Leistung nach § 3 Abs. 1 KVStG zu betrachten.

9. 1,4 Millionen DM Zuschuß für den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke Kehl-Straßburg und für die Höherlegung des Bahnhofs Kehl und 0,2 Millionen DM Zuschuß und Darlehen für den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke Neuenburg-Chalampé. Der Wiederaufbau der beiden Brükken beruht u. a. auf internationalen Abmachungen. Bei den Beträgen handelt es sich um Beiträge zu außerordentlichen Lasten.

Für die DB ergibt sich mithin folgende Steuerentlastung: 2,5 % von

120,0 Millionen DM
145,0 Millionen DM
265,0 Millionen DM = 6,6 Millionen DM.

In welcher Höhe die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch die Befreiung von der Gesellschaftsteuer tatsächlich begünstigt sind, konnte mangels statistischen Materials nicht untersucht werden. Im übrigen dürfte es sich hier um eine zu vernachlässigende Größe handeln.

Zu b): *Wertpapiersteuer*

Der Wertpapiersteuer unterliegt der Erwerb verzinslicher Forderungsrechte gegen einen inländischen Schuldner durch den ersten Erwerber, wenn die Forderungsrechte in Schuldverschreibungen verbrieft sind (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 KVStG 1959). Die Wertpapiere müssen entweder auf den Inhaber lauten oder durch Indossament übertragen werden können oder in Teilabschnitten ausgefertigt oder mit Zinsscheinen versehen sein (§ 12 Abs. 1 KVStG). Der Steuersatz beträgt 2,5 % des Nennbetrages.

Von der Wertpapiersteuer befreit sind Schuldverschreibungen der Bundesbahn und der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Die Befreiung von der Wertpapiersteuer wirkt dahin, daß sie den begünstigten Unternehmen den Zugang zum Kapitalmarkt und damit die Finanzierung erleichtert.

Um die Begünstigung der DB durch die Wertpapiersteuer berechnen zu können, ist es notwendig, die 1961 von der DB aufgenommenen Verbindlichkeiten daraufhin zu prüfen, ob sie ohne die Befreiungsvorschrift der Steuer unterlegen hätten.

Der Abschluß der DB für 1961 weist folgende in diesem Jahr aufgenommene Verbindlichkeiten auf (ohne Verbindlichkeiten an den Bund):

langfristige (d. h. mit einer Laufzeit von mehr als 7 Jahren)

500 000 000	DM	Anleihen
12 100 000	DM	unverzinsliche Schatzanweisungen
785 372 900	DM	sonstige Verbindlichkeiten
10 258 524	DM	Darlehen

mittelfristige (d. h. mit einer Laufzeit von 3 bis 7 Jahren)

65 000 000	DM	Kassenobligationen
110 000 000	DM	unverzinsliche Schatzanweisungen
85 626 300	DM	sonstige Verbindlichkeiten
1 236 046	DM	Darlehen

kurzfristige (d. h. mit einer Laufzeit bis zu 3 Jahren)

22 500 000 DM	Kassenobligationen
40 000 000 DM	unverzinsliche Schatzanweisungen
4 312 201 DM	Darlehen
256 600 000 DM	unverzinsliche Schatzanweisungen
290 000 000 DM	Vorfinanzierung Verkehrsfinanzgesetz.

Von diesen Verbindlichkeiten erfüllen nur die Anleihen (500 Millionen DM) und die Kassenobligationen (87,5 Millionen DM) den Steuertatbestand.

Dagegen erfüllen die unverzinslichen Schatzanweisungen nicht die im Gesetz (§ 12 Abs. 1 KVStG) gestellte Forderung nach Verzinslichkeit und bleiben damit wertpapiersteuerfrei.

Geht man jedoch von dieser formalen Betrachtungsweise ab und untersucht die Begünstigung unter der Prämisse der wirtschaftlichen Gleichstellung, so ergeben sich folgende Probleme.

Als privatwirtschaftliches Unternehmen wäre es der DB nicht möglich gewesen, Kredite durch die Ausgabe unverzinslicher Schatzanweisungen zu erhalten. Ebenfalls kann bezweifelt werden, ob die DB ungesicherte Kredite in der augenblicklichen Höhe erhalten hätte.

Dagegen hätte die DB statt der steuerpflichtigen Teilschuldverschreibungen steuerfreie Schuldscheindarlehen aufnehmen können, wie es in gewissem Umfange in der privaten Wirtschaft üblich ist. (Ob allerdings der Betrag der DB-Anleihe in Höhe von 500 Millionen DM hätte gedeckt werden können, darf bezweifelt werden, da im Jahre 1961 nur insgesamt 1,5 Mrd. DM an Schuldscheindarlehen begeben worden sind. [1]))

Es wäre der DB möglich gewesen, statt der kurzfristigen Schatzanweisungen wertpapiersteuerfreie Solawechsel zu begeben. Schließlich hätte die DB auch einen Teil ihres Finanzierungsbedarfes durch die Ausgabe von wertpapiersteuerfreien Pfandbriefen decken können, da ihr dazu ein ausgedehntes Grundvermögen zur Verfügung gestanden hätte. Diese Argumente zeigen, daß es unmöglich zu sagen ist, auf welche Art die DB in der Stellung einer privatwirtschaftlichen juristischen Person ihren Finanzierungsbedarf gedeckt hätte, da die dazu notwendigen Entscheidungen durch eine hier nicht zu überschauende Vielfalt von Einflüssen bestimmt würden.

Sofern man daher überhaupt eine konkrete Aussage über die Begünstigung der DB durch die Wertpapiersteuer machen will, kann man sich nur an die tatsächliche Lage halten, obwohl ganz gewiß ist, daß sich unter der Voraussetzung einer tatsächlichen Steuerpflicht ein anderes Bild ergeben würde.

Mit diesem Vorbehalt wäre von 500 Millionen DM Teilschuldverschreibungen und 87,5 Millionen DM Kassenobligationen eine Wertpapiersteuer in Höhe von 14,7 Millionen DM zu erheben.

[1]) Monatsberichte der Deutschen Bundesbank, August 1962

Für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen konnte der Wert der Begünstigung durch die Befreiung von der Wertpapiersteuer nicht ermittelt werden.

Zu c) : *Börsenumsatzsteuer*

Steuergegenstand bei der Börsenumsatzsteuer ist der Abschluß von Anschaffungsgeschäften über Wertpapiere. Der normale Steuersatz beträgt 2,5 v. T. des vereinbarten Preises.

Begünstigt sind u. a. Anschaffungsgeschäfte über Schuldverschreibungen des Bundes und der inländischen Eisenbahngesellschaften, die nur mit 1 v. T. besteuert werden (§ 24 Abs. 1 KVStG).

Weiterhin sind Anschaffungsgeschäfte über Schatzanweisungen des Bundes ganz von der Börsenumsatzsteuer befreit, wenn die Schatzanweisungen spätestens binnen 4 Jahren seit dem Tage des Geschäftsabschlusses fällig werden (§ 22 Nr. 4 KVStG). Das gilt im allgemeinen für die Kassenobligationen und die verzinslichen Schatzanweisungen der DB.

Danach sind Wertpapiere der DB und der NE gegenüber anderen Wertpapieren begünstigt.

Der wirtschaftliche Wert der Begünstigung ist jedoch nur indirekt wirksam und läßt sich zahlenmäßig nicht erfassen. Die Begünstigung wirkt dahingehend, daß die Fungibilität der betreffenden Wertpapiere an der Börse erhöht wird, was sich wiederum günstig auf die Placierung solcher Wertpapiere auswirkt. Letzten Endes wird dadurch der Zugang zum Kapitalmarkt in allerdings nicht feststellbarem Ausmaße erleichtert.

Wechselsteuer

Steuergegenstand bei der Wechselsteuer ist die Aushändigung von im Inland umlaufenden Wechseln und wechselähnlichen Urkunden (§§ 1 bis 5 WStG 1959). Der Steuersatz beträgt 0,15 DM für je 100 DM oder einen Bruchteil dieses Betrages (§ 8 WStG).

Die Wechsel und wechselähnlichen Papiere der DB sind gemäß § 20 Reichsschuldenordnung vom 13. Februar 1924 von der Wechselsteuer befreit.

Die DB hat 1961 für 30 Millionen DM Wechsel begeben. Daneben hat sie 1961 für 423 Millionen DM unverzinsliche Schatzanweisungen begeben, die als wechselähnliche Urkunden im Sinne des § 5 WStG zu verstehen sind.

Der wirtschaftliche Wert der Befreiung von der Wechselsteuer beträgt für die DB im Jahre 1961 somit etwa 1,5 v. T. von 453 Millionen DM = 0,68 Millionen DM.

Kapitalverkehrsteuer und Wechselsteuer unter Ausschluß des Fahrwegs

Geht man konsequenterweise auch bei diesen Steuern davon aus, daß ein Teil der Steuerbegünstigung der DB dem Fahrweg zuzurechnen wäre, muß ebenfalls eine Aufteilung erfolgen, für die sich der bereits verwandte Schlüssel von 49 % anbietet. Daher sind von der Gesamtbegünstigung der DB durch Kapitalverkehr- und Wechselsteuer in Höhe von 22,0 Millionen DM nur 22,0 × 0,51 = 11,2 Millionen DM bei einer Betrachtung der DB ohne Fahrweg anzusehen.

IV. Zusammenfassung

Auf Grund der Annahmen, von denen der hier vorgelegte Steuerrechtsnormenvergleich ausgehen mußte, ergeben sich für die untersuchten Verkehrträger die in der nachstehenden Übersicht (Seite 106) zusammengestellten finanziellen Wirkungen.

Es zeigt sich, daß der Straßengüterverkehr grundsätzlich den allgemeinen Normen des Steuerrechts unterworfen ist und unmittelbar keine steuerlichen Vorteile genießt [1]).

Der Kraftverkehr trägt auch — vorbehaltlich genauer Berechnungen der Kosten des Straßennetzes — über Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer, die ihm anzulastenden Wegekosten. Allerdings ist hier eine weitgehende Steuerfreiheit der Straßenbaulastträger vorausgesetzt.

Demgegenüber sind (wenn man die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen außer acht läßt) Binnenschiffahrt und DB bei einigen Steuerarten zum Teil erheblich begünstigt.

So ist die deutsche Binnenschiffahrt infolge der Befreiung von der Beförderungsteuer und den Mineralölsteuerabgaben (mit Einschluß der Ausgleichsteuer) in Höhe von 166,2 Millionen DM entlastet, was, bezogen auf ihren Gesamtumsatz in Höhe von 650 Millionen DM einem Verhältnis von rd. 25 % entspricht. Da es sich bei der Beförderungsteuer und den Mineralölabgaben um abzugsfähige Kostensteuern handelt [2]), die selbst bei Ertragslosigkeit gezahlt werden müssen, sind die daraus fließenden Begünstigungen besonders wettbewerbswirksam. Es muß allerdings in diesem Zusammenhang nochmals darauf hingewiesen werden, daß sich der für 1961 berechnete Vorteil in Höhe von 166,2 Millionen DM verändern könnte, wenn genaue Unterlagen über die auf die Binnenschiffahrt entfallenden Kosten der Binnenwasserstraßen — ebenfalls Steuerfreiheit der Baulastträger vorausgesetzt — vorliegen werden.

Bei der DB sind Vorteile aus Steuerbefreiungen oder Steuerbegünstigungen bei der Beförderungsteuer, bei der Grundsteuer, der Gewerbesteuer und den Kapitalverkehrsteuern gegeben.

Die Begünstigung bei der Beförderungsteuer ist — verglichen mit der Befreiung der Binnenschiffahrt — weitaus geringer, weil sich die Beförderungssteuerfreiheit der Binnenschiffahrt auf alle Güter bezieht, bei der DB jedoch nur auf den Kohleverkehr sowie auf die Beförderung von Expreßgut und Postgut. Da bei der Binnenschiffahrt Expreßgut- und Postgutverkehr praktisch nicht vorkommt, ist, soweit es die Beförderungsteuer betrifft, zwischen DB und Binnenschiffahrt Wettbewerbsgleichheit nur im Kohleverkehr gegeben. Für alle übrigen Güter hat die Binnenschiffahrt einen Wettbewerbsvorsprung von 7 %, der sich noch durch die Befreiung von den Mineralölabgaben von der Kostenseite her wesentlich erhöht.

Im Vergleich zum Straßengüterverkehr hat die DB einen Kostenvorsprung von 4 bzw. 7 % aus der Beförderungsteuerfreiheit der Kohlentransporte; bei allen übrigen Gütern ist sie insoweit gleichgestellt. Die Entlastung der DB als Ganzes durch die Grundsteuer beläuft sich auf 29,9 Millionen DM. Dieser Betrag entfällt jedoch fast ausschließlich auf Wegegrundstücke. Nur 2,0 Millionen DM entfallen auf das Grundstücksvermögen ohne Fahrweg. Da weder bei den Straßen noch bei den Binnenwasserstraßen eine Besteuerung des Grundvermögens für die Wegeflächen besteht, ist dieser Vorteil der DB wettbewerbsunwirksam.

Bei den Steuern vom Ertrag, Einkommen und Vermögen sind wegen der zur Zeit völligen Ertragslosigkeit einerseits und Überschuldung andererseits die der DB gewährten Steuerbefreiungen 1961 praktisch ohne Wirkung geblieben. Die — absolut gesehen — nicht geringe Steuerersparnis bei der Gewerbekapital- und Lohnsummensteuer in Höhe von rd. 11 bis 24 Millionen DM verliert an Gewicht, wenn sie auf den Umsatz (rd. 8 Mrd. DM = 0,25 %) bezogen wird. Es kann jedoch nicht in Zweifel gezogen werden, daß bei positiven Erträgen und einem — die Schulden übersteigenden — Gesamtvermögen eine unter Umständen erhebliche Steuerbelastung entstehen würde [1]). Doch sollte beachtet werden, daß bei etwaigen positiven Erträgen die Beschränkung der Gewinnverwendung gemäß § 33 BbG einer Steuer von 100 % gleichkommen kann, falls der Gewinn an den Bund abgeführt wird. Die Steuervorteile von 22,0 Millionen DM bei der Kapitalverkehrsteuer und der Wechselsteuer sind gemessen an den damit verbundenen Vorteilen für die Kapitalbeschaffung nicht zu unterschätzen.

Abschließend wird man feststellen können, daß die bestehenden Begünstigungen überwiegend zu Wettbewerbsvorteilen führen. Dabei mag dahingestellt bleiben, ob Begünstigungen bei den abzugsfähigen und direkt zurechenbaren Kostensteuern wegen ihre unmittelbaren Wirksamkeit und Fälligkeit ohne Rücksicht auf die Ertrags- und Vermögenslage schwerer wiegen als Begünstigungen bei den übrigen Steuern. Diese von der Besteuerung ausgehenden wettbewerbsverfälschenden Einflüsse dürften sich nur beseitigen lassen, wenn die gewerblichen Verkehrsträger gleichmäßig nach den allgemeinen Steuernormen (also unter Fortfall aller Begünstigungen und unter Berücksichtigung der Sonderverhältnisse beim Fahrweg) besteuert werden würden. Ob dies jedoch unter den obwaltenden Verhältnissen möglich ist, erscheint nicht nur wegen der Sonderstellung der DB, sondern auch wegen der für die

---

[1]) Die Wirkungen aus der Befreiung des Güterliniennahverkehrs von der Vermögensteuer können hier unberücksichtigt bleiben, da sie unerheblich sind. Ebenfalls bleibt der strukturell bedingte Unterschied der Abgrenzung des Nahverkehrs vom Fernverkehr beim Straßengüterverkehr gegenüber den Eisenbahnen außer Betracht (siehe dazu auch S. 90).

[2]) Bei den Mineralölabgaben wird eine volle Überwälzung vorausgesetzt.

[1]) In diesem Zusammenhang sind die Vorschriften des § 6 a EStG zu erwähnen. Im Falle einer Gewerbe- und Körperschaftsteuerpflicht würde die DB die steuerlich zulässigen Pensionsrückstellungen (in der Höhe von einigen 100 Millionen DM) mit der Wirkung einer starken Schmälerung der jeweiligen Bemessungsgrundlagen bilden.

Binnenschiffahrt bestehenden internationalen Abmachungen und Konkurrenzbedingungen fraglich. Ein nur einseitiger Fortfall von Begünstigungen bei DB oder Binnenschiffahrt würde die Wettbewerbsbedingungen zwischen gewerblichen Straßengüterverkehr und dem dann nicht mehr begünstigten Verkehrsträger angleichen, zwischen diesen beiden und den weiterhin Begünstigten jedoch noch verschärfen.

Übersicht über die finanziellen Auswirkungen der Steuervergünstigungen im gewerblichen Güterverkehr nach Verkehrsträgern und Steuerarten für das Jahr 1961

in Millionen DM

Steuerart	Straßengüterverkehr	deutsche Binnenschiffahrt	DB mit Fahrweg	NE mit Fahrweg	DB ohne Fahrweg	NE ohne Fahrweg
1. Umsatzsteuer und Beförderungsteuer						
a) Güternahverkehr	—	1,0	7,8	1,4	7,8	1,4
b) Güterfernverkehr ...	—	43,8	70,8	1,7	70,8	1,7
2. Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Befahrungsabgaben ...	—	59,5 [3])	—	—	—	—
3. Mineralölzoll, Ausgleichsteuer	—	62,0	—	—	—	—
4. Grundsteuer	—	—	29,9 [2])	.	2,0 [2])	.
5. Vermögensteuer	— [1])	—	—	.	—	.
6. Abgaben nach dem LAG	—	—	—	.	—	.
7. Einkommen-(Körperschaft-)Steuer	—	—	—	—	—	—
8. Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag Gewerbekapital und der Lohnsumme	—	—	20,2 bis 24,3 [2])	—	10,6 bis 12,8 [2])	—
9. Kapitalverkehrsteuer, Wechselsteuer	—	—	22,0 [2])	.	11,2 [2])	.

[1]) Die unbedeutende Begünstigung des Güterliniennahverkehrs kann außer Betracht bleiben.

[2]) Die Begünstigung bezieht sich auf die ganze DB einschließlich des Personenverkehrs. Eine Aufteilung auf den Güterverkehr konnte nicht vorgenommen werden.

[3]) Dieser Betrag versteht sich nur als Sollgröße im Vergleich zur Belastung des Straßengüterverkehrs. Erst wenn die tatsächliche Höhe der Wegekosten für die Binnenschiffahrt bekannt ist, läßt sich feststellen, in welchem Umfange die Binnenschiffahrt unter Berücksichtigung ihrer Befahrungsabgaben in dieser Hinsicht begünstig ist. Dabei bleibt völlig offen, ob die Mineralölsteuer ein geeigneter Ansatzpunkt zum Ausgleich der tatsächlichen Wegekosten bildet.

— bedeutet, daß keine Begünstigung vorliegt.

. bedeutet, daß die Begünstigung nicht beziffert werden konnte.

Anhang I

Darstellung der steuerrechtlichen Bestimmungen für die in die Untersuchung einbezogenen Steuern und Abgaben

Umsatzsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuergegenstand

Umsatz (im wesentlichen die Lieferungen und sonstigen Leistungen = Dienstleistungen; § 1 Ziff. 1 UStG).

Besteuerungsmaßstab

Vereinnahmtes bzw. vereinbartes Entgelt (§ 5 Abs. 1 bzw. § 14 Abs. 1 UStG).

Steuersatz

Allgemeiner Satz 4 %.

Hinweis

Bei Gewinnermittlung abzugsfähige Betriebsausgabe.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

a) Beförderungsteuerbare Umsätze (§ 4 Ziff. 9 UStG).

b) Umsätze im Eisenbahnfährbetrieb, obwohl nicht beförderungsteuerbar (§ 35 Abs. 1 Ziff. 1 UStDB).

c) Auf Gesetz beruhende Leistungen im Post- (und Fernmelde-) Verkehr (§ 4 Ziff. 7 UStG in Verbindung mit § 32 Abs. 2 UStDB).

d) Beförderung von Seegut in einem Seehafenplatz (§ 28 Abs. 1 Ziff. 1 UStDB).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

Wie Deutsche Bundesbahn.

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

Beförderungsteuerbare Umsätze (§ 4 Ziff. 9 UStG).

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

Zutreffendenfalls wie DB zu c) und d).

5. *Binnenschiffahrt*

Beförderung auf Wasserstraßen und das Schleppen von Schiffen und Flößen (§ 35 Abs. 1 Ziff. 1 UStDB).

Beförderungsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuergegenstand

Beförderung u. a. von Gütern im Schienenbahnverkehr und Kraftfahrzeugfernverkehr im Sinne der GüKG (beförderungsteuerbare Umsätze; § 1 Abs. 1 Nr. 1 BefStG 1955).

Berechnungsgrundlage

Beförderungspreis (§ 4 BefStG).

Steuersatz (Güterbeförderung)

a) im Schienenbahnverkehr
 bis 49 km 4 %
 im übrigen 7 %

b) im genehmigten Güterfernverkehr mit Kfz 7 % (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Buchstabe a BefStG).

c) im Werkfernverkehr mit Kfz

5 pf/tkm — § 11 (1) 2 Buchstabe b BefStG —
 Allgemeiner Steuersatz;

4 Pf/tkm — § 11 (1) 2 Buchstabe b BefStG —
 Beförderungen durch Lkw mit einer Nutzlast von weniger als 4000 kg (ohne Anhänger);

1 Pf/tkm — § 11 (2) 1 BefStG —
 Beförderung von bestimmten Nahrungsmitteln, Mineralbrunnen und Schaustellergut;

1 Pf/tkm — § 11 (2) 2 BefStG —
 Beförderung von gebrauchten Packmitteln zurück zum Unternehmer;

2½ Pf/tkm — § 11 (2) 3 BefStG —
 Beförderung zwischen bestimmten Gebieten und dem Bundesgebiet sowie innerhalb bestimmter Gebiete (Zonenrandgebiet, Frachthilfegebiete);

2 Pf/tkm — § 11 (2) 3 BefStG —
 Beförderung zwischen bestimmten Gebieten und dem Bundesgebiet sowie innerhalb bestimmter Gebiete (Zonenrandgebiete, Frachthilfegebiete) durch Lkw mit weniger als 4000 kg Nutzlast (ohne Anhänger).

Allgemeine Befreiungen

Beförderung von Gütern, die den Zwecken des eigenen Beförderungsunternehmens dienen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 BefStG).

Hinweis

Bei Gewinnermittlung abzugsfähige Betriebsausgaben.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

a) Eisenbahn-Expreßgutverkehr und Beförderung von Postgut (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 BefStG).

b) Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Preßkohlen aller Art (§ 3 Abs. 1 Nr. 4 BefStG).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

Wie Deutsche Bundesbahn.

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

Steuerpflichtig. Bei der Beförderung von Gütern im gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen bleibt gem. § 19 Abs. 4 letzter Satz BefStG 1955 die Steuer außer Ansatz, wenn sie nach Tonnenkilometern zu berechnen ist (§ 15 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe b BefStG 1955) und das Rohgewicht der bei einer Fahrt beförderten Güter nicht mehr als eine halbe Tonne beträgt.

4. Gewerblicher Güternahverkehr

Nicht beförderungsteuerbar gem. § 1 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b, Zweiter Satz BefStG.

5. Binnenschiffahrt

Nicht beförderungsteuerbar, da in § 1 BefStG nicht genannt.

Binnenschiffahrtsbefahrungsabgaben

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Hinweis

Bei Gewinnermittlung abzugsfähige Betriebsausgaben.

Befreiungen

1. Deutsche Bundesbahn

Entfällt

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Entfällt

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

Entfällt

4. Gewerblicher Güternahverkehr

Entfällt

5. Binnenschiffahrt

Nur für Benutzung von Kanälen und kanalisierten Strömen, Höhe je nach Wasserstraße unterschiedlich.

Mineralölsteuer und Mineralölzoll

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

(hier nur für Mineralölsteuer)

Steuergegenstand

Herstellung von Mineralöl im und Einfuhr von Mineralöl in das Erhebungsgebiet (§ 1 Abs. 1 MinöStG).

Steuersätze

Die Steuer wird mit bestimmten DM-Beträgen pro 100 kg Eigengewicht erhoben. Höhe ist je nach Art des Mineralöls und Herstellungsverfahrens unterschiedlich (zwischen 10,— DM und 32,50 DM) — § 2 Abs. 1 MinöStG. Die Abgabe kann aus Gründen verminderter Belastungsfähigkeit und zur Beseitigung von Härten in bestimmten Fällen bis auf 1,— DM ermäßigt werden (§ 2 Abs. 2 MinöStG; Mineralöl besonderer Eigenart oder Herkunft: Sätze zwischen 1,— DM bis 11,30 DM — § 3 MinöStDV).

Hinweis

Da die Verkehrsträger regelmäßig Mineralöl nicht selbst herstellen, entfällt eine unmittelbare Steuerpflicht. Die Abgabe ist jedoch mittelbar von Bedeutung, d. h. soweit sie im Preis für den Verbrauch von Mineralöl enthalten ist.

Steuerbefreiungen und -ermäßigungen

a) Befreiungen nach § 7 Abs. 2 MinöStG in Verbindung mit § 9 Abs. 2 MinöStDV, wenn bei der Einfuhr in das Erhebungsgebiet Einfuhrzoll nicht erhoben wird, für die Schiffahrt auch steuerbegünstigte Verwendung unabhängig von der Einfuhr.

b) Steuerbegünstigte Verwendung von Mineralölen nach § 8 Abs. 2 und 3 MinöStG.

c) Verbrauch von unversteuertem Mineralöl in Freihäfen, wenn es als Schiffsbedarf unverzollt verbraucht werden darf (§ 4 MinöStG); steuerbegünstigte Verwendung nach § 8 Abs. 2 und 3 MinöStG wie im Erhebungsgebiet.

Befreiungen

1. Deutsche Bundesbahn

Keine Befreiung von Zoll, Mineralölsteuer und Ausgleichsteuer.

Dagegen Betriebsbeihilfe für Gasöl, das zum Betrieb von schienengebundenen Fahrzeugen verwendet wird: Artikel 4 Abs. 1 Ziff. 3 Verkehrsfinanzgesetz vom 6. April 1955 (BGBl. I S. 166).

Für 100 kg Eigengewicht Gasöl beträgt die Betriebsbeihilfe 22,75 DM: Artikel 8 Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 (BGBl. I S. 201).

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Wie Deutsche Bundesbahn. Keine Befreiung von Zoll und Ausgleichsteuer.

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

Keine Betriebsbeihilfe. Keine Befreiung von Zoll und Ausgleichsteuer.

4. Gewerblicher Güternahverkehr

Keine Betriebsbeihilfe. Keine Befreiung von Zoll und Ausgleichsteuer.

5. Binnenschiffahrt

Befreit von Zoll, Mineralölsteuer und Umsatzausgleichsteuer (§ 72 Allgemeine Zollordnung vom 29. November 1961, BGBl. I S. 1937; § 9 Abs. 2 Neunte ÄndVO zur Durchführung des Mineralölsteuergesetzes vom 4. Februar 1962, BGBl. I S. 61, und § 2 Abs. 2 Ausgleichsteuerordnung vom 19. Januar 1962, BGBl. I S. 35).

Kraftfahrzeugsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuergegenstand (u. a.)

Das Halten eines Kraftfahrzeuges oder eines Kraftfahrzeug-Anhängers zum Verkehr auf öffentlichen Straßen (§ 1 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG 1961).

Besteuerungsgrundlage (u. a.)

Der Hubraum bzw. das verkehrsrechtlich höchstzulässige Gesamtgewicht (§ 10 Abs. 1 KraftStG).

Steuersätze

Bei Steuer nach Gesamtgewicht:

bis zu 2000 kg 22,— DM/Jahr je 200 kg

je weitere 1000 kg bis 24 000 kg weitere 1,50 DM/Jahr

über 24 000 kg 56,50 DM/Jahr

(§ 11 Abs. 1 Nr. 5 KraftStG).

Sattelanhänger: 75 % der Sätze nach vorstehender Ziffer 2 (§ 11 Abs. 2 Nr. 1 KraftStG).

Schwer- und Großraumanhänger, die ausschließlich für Fahrten eingesetzt werden, zu denen Ausnahmegenehmigungen von der Vorschrift des § 34 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt wurde,

sowie Lkw, die nur zum Baustellenverkehr bestimmt und für diesen eingesetzt sind: 50 % der Sätze nach vorstehender Ziff. 2 (§ 11 Abs. 2 Nr. 2 Buchstaben b und c KraftStG).

Hinweis

Die Kraftfahrzeugsteuer ist bei der Gewinnermittlung für ESt bzw. KSt als Betriebsausgabe abzugsfähig.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Nicht betreffend, soweit Beförderung mit Schienenfahrzeugen.

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

Wie Deutsche Bundesbahn.

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

Keine besonderen Steuerbefreiungen.

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

Keine besonderen Steuerbefreiungen.

5. *Binnenschiffahrt*

Nicht betreffend.

Grundsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuergegenstand

Grundstücke (hier: insbesondere Betriebsgrundstücke) — § 3 Ziff. 2 und 3 GrStG

Maßgebender Wert

Einheitswert (§ 10 GrStG)

Steuersätze

1. Steuermeßzahlen
   a) Bebaute Grundstücke (§ 29 GrStDVO): für alle Altbauten 10 v. T.; für Neubauten 6 bis 8 v. T. in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl der Gemeinden.
   b) Unbebaute Grundstücke (§ 33 Ziff. 1 GrStDVO): für gewerbliche (betriebliche) Zwecke: 10 v. T.
2. Hebesätze

   Können von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich sein.

Hinweis

Grundsteuer ist bei der Gewinnermittlung abzugsfähige Betriebsausgabe.

Betriebsgrundstücke sind bei der Ermittlung des Gewerbekapitals mit dem Einheitswert auszuscheiden (§ 12 Abs. 3 Ziff. 1 GewStG); damit ist das Nebeneinander von Gewerbe- und Grundsteuer ausgeschaltet.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

a) Zum Bundeseisenbahnvermögen gehöriger Grundbesitz der von DB für Verwaltungszwecke benutzt wird;

   Benutzung für Betriebszwecke: Steuer nur zur Hälfte zu entrichten (§ 4 Ziff. 1 Buchstabe b GrStG);

b) Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienenwege, Straßen usw. (§ 4 Ziff. 9 Buchstabe a GrStG);

c) Verwendung für öffentl. Dienst oder Gebrauch (§ 4 Ziff 1 Buchstabe a GrStG; z. B. durch Bahnpolizei).

Steuerpflichtige Grundstücke (Grundstücksteile)

§ 5 GrStG (für Wohnzwecke benutzte Grundstücke), § 5 Abs. 2 GrStDV (z. B. Bahnhofshotels, Vorratsgelände, vermieteter oder verpachteter Grundbesitz), § 19 Abs. 2 Ziff. 3 und 4 GrStDV (Bahnsteige, Bahnsteighallen, Ladestraßen und -rampen).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienenwege, Straßen usw. (§ 4 Ziff. 9 Buchstabe a GrStG).

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine besonderen Steuerbefreiungen, es sei denn, § 4 Ziff. 9 Buchstabe a GrStG greife Platz.

Vermögensteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuerpflichtig sind

Natürliche und nicht natürliche Personen § 1 VStG).

Steuerbemessungsgrundlage

Gesamtvermögen (§ 4 VStG).

Steuersätze

1 % (§ 8 VStG) auf steuerpflichtiges Vermögen (§ 7 VStG); 0,75 % soweit das steuerpflichtige Vermögen den Betrag der Abgabeschuld im Sinne des § 31 LAG nicht übersteigt.

Mindestbesteuerung

Bei Kapitalgesellschaften auf Mindestvermögen von 50 000,— DM bzw. 20 000,— DM oder 5000,— DM (bei GmbH) (§ 6 Abs. 1 und 1 a VStG).

Hinweis

Vermögensteuer ist bei Steuerpflichtigen, die der KSt unterworfen sind, keine abzugsfähige Ausgabe (§ 12 Ziff. 2 KStG). Bei Einkommensteuerpflichtigen ist die Vermögensteuer bei der Ermittlung des Einkommens abzugsfähig (Sonderausgabe gemäß § 10 Abs. 1 Ziff. 5 EStG).

Befreiungen

1. Deutsche Bundesbahn

Befreit gemäß § 3 Abs. 1 Ziff. 1 VStG.

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Steuerbefreit, wenn es sich um Regiebetriebe von Gebietskörperschaften handelt, oder wenn die Anteile ausschließlich einer Gebietskörperschaft gehören und die Erträge dieser ausschließlich zufließen (§ 3 a Abs. 1 Ziff. 1 Satz 1 VStG).

Sonstige Unternehmen dieser Art, die sich nicht ausschließlich im Eigentum von juristischen Personen des öffentlichen Rechts befinden, sind von der Vermögensteuer befreit, soweit ihr Vermögen dazu bestimmt ist, unter der Auflage der Beförderungspflicht (Kontrahierungspflicht), der Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr zu dienen (§ 3 a Abs. 1 Ziff. 1 Satz 2 VStG).

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

Keine persönliche oder besondere sachliche Steuerbefreiung, soweit es sich nicht um Verkehrsbetriebe, Hafenbetriebe oder Flughafenbetriebe entweder

a) einer Gebietskörperschaft handelt

oder

b) um private Unternehmen handelt, soweit ihr Vermögen dazu bestimmt ist, unter der Auflage der Beförderungspflicht (Kontrahierungspflicht), der Betriebspflicht und des Tarifzwanges dem öffentlichen Verkehr zu dienen (vgl. nichtbundeseigene Eisenbahnen).

4. Gewerblicher Güternahverkehr

Wie gewerblicher Güterfernverkehr.

5. Binnenschiffahrt

Wie gewerblicher Güterfernverkehr.

Abgaben nach dem Lastenausgleichsgesetz

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

I. Vermögensabgabe (§§ 16 bis 90 LAG).

Unbeschränkt abgabepflichtig sind

(bei Wohnsitz, gewöhnl. Aufenthalt, Sitz, Ort der Geschäftsleitung am 21. Juni 1948 im Bundesgebiet oder Berlin/West)

a) natürliche Personen

b) nicht natürliche Personen des privaten und öffentlichen Rechts.

Bemessungsgrundlage

Gesamtvermögen am 21. Juni 1948 (§ 21 Abs. 1 Ziff. 1 LAG) bei Vermögen in Berlin (West) nach dem Stande vom 1. April 1949 (§ 80 LAG).

Abgabeschuld

50 % des abgabenpflichtigen Vermögens (§§ 30, 31 LAG); die 50%ige Abgabeschuld ist gegebenenfalls nach §§ 39 bis 47 a LAG wegen Kriegssachschäden, Vertreibungsschäden, Ostschäden, zu ermäßigen, abzüglich der anzurechnenden Soforthilfeabgabe (§ 48 LAG)

(= verbleibende Abgabeschuld; § 33 LAG).

Zahlungsmodus

Vierteljahresbeträge vom 1. April 1952 bis 31. März 1979 von 1,7 (1,5) % (unter Umständen für einzelne Vermögensteile 1,4 (1,25) bzw. 1,1 (1,0 %) der verbleibenden Abgabeschuld. §§ 34 bis 37 LAG.

Hinweis

Die Vierteljahresbeträge sind als Sonderausgaben, bei KSt als Betriebsausgaben oder Werbungskosten, in Höhe des (pauschalierten) Zinsanteils der Vierteljahresbeträge (d. i. 1/3 bei Sätzen von 1,25 bis 1,7 %, im übrigen 1/4) abzugsfähig; § 211 Abs. 1 Ziff 1 LAG;

bei GewSt nicht abzugsfähig; also wieder mit dem bei der Gewinnermittlung abgezogenen Betrag hinzuzusetzen (§ 212 Abs. 1 Ziff. 1 LAG);

bei VSt: bei Ermittlung des Vermögens mit dem jeweiligen Zeitwert (§ 77 LAG) abzugsfähig (§ 209 Ziff. 1 LAG);

bei VA: nicht abzugsfähig (aus 210 Ziff. 1 LAG); soweit Vermögensteuerwert zugrunde gelegt und dieser um VA vermindert, ist diese wieder hinzuzusetzen.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn,*

soweit ihr Vermögen im Rahmen ihrer Betriebspflicht für ihre Betriebs- oder Verwaltungszwecke unmittelbar benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Nr. 2 LAG), soweit ihr Vermögen für einen öffentlichen Dienst oder Gebrauch unmittelbar benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Nr. 1 LAG in Verbindung mit § 5 der AbgabenDV-LA vom 28. Juni 1954 BGBl. I S. 161),

soweit ihr Vermögen im Rahmen der von ihr zu erfüllenden Aufgaben des öffentlichen Verkehrs unmittelbar dem Linienverkehr mit Omnibussen und Oberleitungsomnibussen gewidmet ist § 18 Abs. 1 Nr. 2 letzter Satz, Nr. 9 Buchstabe c LAG).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen,*

soweit ihr Vermögen im Rahmen der von ihnen zu erfüllenden Aufgaben des öffentlichen Verkehrs unmittelbar dem Betrieb und der Verwaltung von Eisenbahnen gewidmet ist (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 Buchstabe a LAG).

Einzelheiten zu diesen Befreiungsvorschriften sind geregelt in den §§ 10, 11, 22, 23 und 24 der 10. AbgabenDV-LA.

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine persönliche oder besondere sachliche Befreiung von der Abgabe, es sei denn, § 13 Abs. 1 Ziff. 10 LAG (öffentliche Häfen) greift Platz.

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

II. Kreditgewinnabgabe (§ 161 bis 197 LAG)

Abgabepflichtig sind

Gewerbliche Betriebe, die eine DM-Eröffnungsbilanz aufzustellen hatten oder für steuerliche Zwecke aufgestellt haben (§ 161 LAG).

Bemessungsgrundlage

Gewinnsaldo aus Schuldnergewinnen und Gläubiger- sowie Betriebsverlusten (§ 162 LAG).

Zahlungsmodus

7 % der Abgabeschuld (4 % Zinsen und 3 % Tilgung, § 175 LAG).

Hinweis

KGA ist

bei der ESt bzw. KSt als Betriebsausgabe mit dem Zinsanteil abzugsfähig (z. B. für 1961: 40,728 % der Jahresleistung) — § 211 Abs. 1 Nr. 2 LAG;

bei der GewSt nicht abzugsfähig (§ 212 Abs. 1 Ziff. 2);

bei der VSt: abzugsfähig mit dem jeweiligen Wert (§ 207 Ziff. 2 LAG);

bei der VA: bei Ermittlung des der VA unterliegenden Vermögens mit Wert per 21. Juni 1948 abzugsfähig (§ 210 Ziff. 2 LAG).

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Als Betrieb gewerblicher Art einer Körperschaft des öffentlichen Rechts (§ 161 Abs. 2 Ziff. 2 LAG).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine besonderen Befreiungen von der Abgabe, es sei denn, die Voraussetzungen des § 161 Abs. 2 Ziff. 2 LAG liegen vor (Betriebe gewerblicher Art von Körperschaften des öffentlichen Rechts).

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

III. Hypothekengewinnabgabe

Gegenstand der Abgabe

Schuldnergewinne im Sinne des § 91 Abs. 1 LAG.

Abgabeschuld

Differenz zwischen Nennbetrag der Schuld und Umstellungsbetrag, im Regelfall 9/10 der Verbinlichkeit (§ 99 Abs. 1 LAG).

Zahlungsmodus

Verzinsung und Tilgung gemäß §§ 105 bis 107 LAG.

Allgemeine Befreiung

Schuldnergewinne, die im Rahmen eines gewerblichen Betriebes von der KGA erfaßt werden (§ 97 Abs. 1 Ziff. 1 LAG).

Hinweis

Abzugsfähigkeit grundsätzlich wie bei der KGA.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Keine Befreiung, da nicht der Kreditgewinnabgabe unterliegend (vgl. II).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine Abgabepflicht, soweit Schuldnergewinne aus der Umstellung von Verbindlichkeiten eines gewerblichen Betriebes resultieren, der der KGA unterliegt (§ 97 Abs. 1 Nr. 1 LAG).

Gewerbesteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuergegenstand

Stehender Gewerbebetrieb (§ 2 GewStG).

Besteuerungsgrundlagen

(§ 6 GewStG)

Gewerbeertrag

Gewerbekapital

Lohnsumme.

Steuersätze

1. Steuermeßzahlen

   a) Gewerbeertrag (§ 11 GewStG);

   bei natürlichen Personen, Personengesellschaften und personenbezogenen Kapitalgesellschaften im Sinne des § 19 Abs. 1 Ziff. 2 KStG:

   für die ersten 16 800 DM gestaffelte Sätze von 0 % für die ersten 7 200 DM des Gewerbeertrags und von 1 % bis 4 % für die jeweils weiteren 2 400 DM des Gewerbeertrags,

   darüber hinaus: 5 %;

   bei anderen Unternehmen: 5 %.

   b) Gewerbekapital (§ 13 GewStG):

   Einheitlich 2 v. T. (beträgt das Gewerbekapital weniger als 6 000 DM, so wird ein Steuermeßbetrag nicht festgesetzt).

   zu a) und b):

   Die aus Besteuerungsgrundlage und Steuermeßzahl errechneten Steuermeßbeträge nach dem Gewerbeertrag und Gewerbekapital werden zu einem „einheitlichen Steuermeßbetrag" zusammengefaßt.

   c) Gewerbelohnsumme (§ 25 GewStG):

   Einheitlich 2 v. T. (übersteigt die Lohnsumme im Kalenderjahr nicht 24 000 DM, so werden 9 000 DM abgezogen).

2. Hebesätze

   Können von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedlich sein.

   Höchsthebesätze:

   a) Auf einh. Steuermeßbetrag für Gewerbeertrag und -kapital:

   Gemeinden bis 2 000 Einwohner: 200 %, wenn Lohnsummensteuer erhoben wird (sonst 250 %)

   Gemeinden bis 25 000 Einwohner: 220 % (bzw. 275 %)

   Gemeinden über 25 000 Einwohner: 240 % (bzw. 300 %).

   b) Auf Steuermeßbetrag für Lohnsumme:

   Wenn Gemeinde Lohnsummensteuer erhebt, ist zum Hebesatz gemäß a) grundsätzlich ein Verhältnis von 4 : 1 einzuhalten; mit den in a) genannten Sätzen sind also Hebesätze von 960 %, 880 % und 800 % gekoppelt.

Hinweis

Die gesamte Gewerbesteuer ist bei der Gewinnermittlung und damit auch bei der Ermittlung des Gewerbeertrags als Betriebsausgabe abzugsfähig.

Befreiungen

1. Deutsche Bundesbahn

Von der Gewerbesteuer gemäß § 3 Ziff. 1 GewStG befreit.

Zu beachten: Verwaltungskostenzuschuß gemäß § 24 des Einführungsgesetzes zu den Realsteuergesetzen (nicht jede Gemeinde ist anspruchsberechtigt; vielmehr müssen best. Voraussetzungen erfüllt sein. U. a. muß die Zahl der Bundesbahnangestellten, die nicht im Beförderungsdienst im engeren Sinne eingesetzt sind [z. B. in Rep.-Werkstätten] eine bestimmte Höhe erreichen). Der Zuschuß der Bundesbahn (und Bundespost) wird jährlich oder für längere Zeiträume von der Landesregierung und den Regierungspräsidenten festgesetzt und auf die berechtigten Gemeinden verteilt. Aussage, ob Höhe des Zuschusses etwa der Gewerbesteuerleistung bei unterstellter Veranlagung zur GewSt entspricht, ist nicht möglich.

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

4. Gewerblicher Güternahverkehr

5. Binnenschiffahrt

Keine besonderen Steuerbefreiungen

Einkommen-(Kirchen-)steuer Körperschaftsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Steuerpflichtig sind

a) Einkommensteuer: Natürliche Personen (§ 1 EStG).

b) Körperschaftsteuer: Nichtnatürliche Personen (Körperschaften, Personenvereinigungen, Vermögensmassen und Betriebe gewerblicher Art von Körperschaften des öffentlichen Rechst — §§ 1 und 2 KStG).

Steuerbemessungsgrundlage

Einkommen (§ 2 Abs. 1 EStG und § 5 Abs. 1 KStG)

a) EStG: Progressiver Steuertarif (§ 32 a EStG)

b) KSt: Proportionale Steuersätze

bei unbeschränkt steuerpflichtigen — nicht personenbezogenen — Kapitalgesellschaften:

15 % für berücksichtigungsfähige Ausschüttungen,

51 % für den übrigen Teil des Einkommens (§ 19 Abs. 1 Ziff. 1 KStG);

bei unbeschränkt steuerpflichtigen personenbezogenen Kapitalgesellschaften:

26,5 % für berücksichtigungsfähige Ausschüttungen,

49 % (wenn das Einkommen 50 000 DM und mehr beträgt) für den übrigen Teil des Einkommens. Beträgt das Einkommen weniger als 50 000 DM, so tritt an die Stelle des Steuersatzes von 49 % ein degressiver Staffeltarif (§ 19 Abs. 1 Ziff. 2 KStG);

bei den übrigen Körperschaften, Personenvereinigungen und Vermögensmassen:

49 % (§ 19 Abs. 1 Ziff. 3 KStG)

Hinweis

Kirchensteuer und Vermögensteuer natürlicher Personen bei Ermittlung des Einkommens abzugsfähig (Sonderausgabe nach § 10 Abs. 1 Ziff. 4 und 5 EStG).

ESt und KSt bei Ermittlung des Gewinns bzw. Einkommens nicht abzugsfähig (§ 12 Ziff. 3 EStG; § 12 Ziff. 2 KStG).

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Betrieb gewerblicher Art einer Körperschaft des öffentlichen Rechts persönlich steuerbefreit (§ 4 Abs. 1 Ziff. 1 KStG). Steuerbefreiung gilt auch für Nebenbetriebe (z. B. Bahnhofswirtschaften bzw. deren Verpachtung; vgl. Abschnitt 10 b KStR 1961). Für inländische Einkünfte, die dem Steuerabzug unterliegen, besteht beschränkte Steuerpflicht (§ 4 Abs. 2 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 Ziff. 2 KStG). Zu beachten: Gewinnverwendung nach § 33 BbG; d. h. Bildung einer Rücklage bis 800 Millionen DM mit Pflicht, unterlassene Zuführungen nachzuholen; sodann Bildung von Sonderrücklagen aus betriebstechnischen Erfordernissen. Danach verbleibender Überschuß wird gem. Entscheidung der Bundesregierung verwendet (Abführung an Bund wirkt wie eine Besteuerung zu 100 %).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine persönliche oder besondere sachliche Steuerbefreiung.

Kapitalverkehrsteuern

Gesetzliche Grundlage

Kapitalverkehrsteuergesetz (KVStG) in der Fassung vom 24. Juli 1959 (BGBl. I S. 530) und Kapitalverkehrsteuer-Durchführungsverordnung (KVStDV) in der Fassung vom 20. April 1960 (BGBl. I S. 243).

Kapitalverkehrsteuern sind

Gesellschaftsteuer
Wertpapiersteuer
Börsenumsatzsteuer

Gesellschaftsteuer

Rechtsnormen

Steuergegenstand

Erwerb von Gesellschaftsrechten an inländischen Kapitalgesellschaften (im Sinne der §§ 5, 6 KVStG 1959) durch den ersten Erwerber (§ 2);

bestimmte Leistungen des Gesellschafters (§ 2);

Gewährung von Darlehen durch einen Gesellschafter (§ 3).

Steuerschuldner

ist stets die Kapitalgesellschaft (§ 10 KVStG 1959). Für die Steuer haften

1. beim Erwerb von Gesellschaftsrechten
   der Erwerber,
2. bei Leistungen
   wer die Leistung bewirkt,
3. bei der Veräußerung eigener Gesellschaftsrechte
   der Erwerber,
4. bei der Gewährung von Darlehen
   der Gesellschafter, der das Darlehen gewährt

oder für das Darlehen Sicherheit leistet.

Steuermaßstab und Steuersatz

Hundertsatz vom Geldbetrag oder Wert der Leistung; in der Regel 2,5 %.

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Nicht steuerpflichtig (da keine Kapitalgesellschaft).

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen,* Hafenbetriebe,

befreit, sofern die Anteile der Gesellschaft ausschließlich einem Land, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einem Zweckverband gehören und die Erträge der Gesellschaft ausschließlich diesen Körperschaften zufließen (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 KVStG).

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine besonderen Befreiungen.

Wertpapiersteuer

Rechtsnormen

Steuergegenstand

(§ 11 KVStG 1959)

Erwerb von

verzinslichen Forderungsrechten gegen einen inländischen Schuldner durch den ersten Erwerber (wenn die Rechte in Schuldverschreibungen verbrieft sind); verzinslichen Forderungsrechten gegen ausländischen Schuldner auf Grund der ersten Veräußerung im Inland (wenn Rechte in Schuldverschreibungen verbrieft und sich diese im Inland befinden);

Gesellschaftsrechten an einer ausländischen Kapitalgesellschaft auf Grund der ersten Veräußerung im Inland (wenn Rechte in Wertpapieren verbrieft und sich die Papiere im Inland befinden).

Steuerschuldner

Veräußerer (Haftung: Erwerber).

Steuermaßstab und Steuersatz

Beim Erwerb von Forderungsrechten 2,5 % vom Nennbetrag der Schuldverschreibungen;

beim Erwerb von Gesellschaftsrechten an einer ausländischen Kapitalgesellschaft 2,5 %, die regelmäßig vom Erwerbspreis, ausnahmsweise vom Wert der Wertpapiere berechnet werden, wenn dieser Wert den Erwerbspreis überschreitet; der Nennbetrag der Wertpapiere wird zugrunde gelegt, wenn er sowohl den Erwerbspreis als auch den Wert der Wertpapiere übersteigt.

Befreiungen

Ausnahmen von der Besteuerung § 13 KVStG 1959

(1) Von der Besteuerung ausgenommen ist der Erwerb von Forderungsrechten

1. gegen den Bund, ein Land, eine inländische Gemeinde, einen Gemeindeverband, einen Zweckverband, gegen sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaften, denen durch Gesetz oder Satzung die Erfüllung wasserwirtschaftlicher Aufgaben übertragen ist, oder gegen den Umschuldungsverband Deutscher Gemeinden,
2. gegen inländische Unternehmen, die der Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Gas, Elektrizität oder Wärme, dem öffentlichen Verkehr oder dem Hafenbetrieb dienen (Versorgungsbetriebe), wenn die Anteile am Unternehmen ausschließlich dem Bund, einem Land, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einem Zweckverband gehören und die Erträge des Unternehmens ausschließlich diesen Körperschaften zufließen,
3. gegen
   a) inländische öffentlich-rechtliche Kreditanstalten,
   b) inländische Hypothekenbanken oder Schiffspfandbriefbanken,
   c) inländische Eisenbahngesellschaften,
   d) Wohnungsunternehmen, die als gemeinnützig oder als Organe der staatlichen Wohnungspolitik anerkannt sind,
   e) die Industriekreditbank Aktiengesellschaft.

(2) Fallen die in Absatz 1 Nr. 2 bezeichneten Voraussetzungen für die Ausnahme von der Besteuerung nachträglich fort, so wird damit der Erwerb der Forderungsrechte steuerpflichtig der innerhalb der letzten fünf Jahre vor dem Fortfall der Voraussetzungen stattgefunden hat und noch nicht versteuert ist.

(3) Von der Besteuerung ausgenommen sind die in § 11 Abs. 1 bezeichneten Erwerbsvorgänge, soweit die Forderungsrechte oder Gesellschaftsrechte verbrieft sind

a) in Anteilscheinen an Kapitalanlagegesellschaften oder

b) in vergleichbaren Urkunden ausländischer Unternehmen, deren Geschäftszweck dem der Kapitalanlagegesellschaften entspricht. (Gesetz vom 9. August 1960 in Kraft ab 14. August 1960).

1. Deutsche Bundesbahn

Befreit gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 1 KVStG.

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Befreit, sofern die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 vorliegen.

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

4. Gewerblicher Güternahverkehr

5. Binnenschiffahrt

Keine besonderen Befreiungen.

Börsenumsatzsteuer

Rechtsnormen

Steuergegenstand

Abschluß von Anschaffungsgeschäften über Wertpapiere, wenn die Geschäfte im Inland oder unter Beteiligung wenigstens eines Inländers im Ausland abgeschlossen werden (§§ 17, 18, 19 KVStG 1959).

Steuerschuldner

bei Kundengeschäften: die Händler,

bei Privatgeschäften: die Vertragsteile als Gesamtschuldner.

Steuermaßstab

Die Steuer wird regelmäßig von vereinbarten Preis berechnet. Wurde ein Preis nicht vereinbart, so gilt der mittlere Börsen- oder Marktpreis; fehlt auch dieser, so ist der Wert des Wertpapieres maßgebend. Wurde einem Vertragsteil ein Wahlrecht oder die Befugnis zugestanden, innerhalb gewisser Grenzen den Umfang der Leistung zu bestimmen, so wird die Steuer nach dem höchstmöglichen Wert des Gegenstandes berechnet (§ 23 KVStG).

Steuersatz

(§ 24 Abs. 1 bis 3 KVStG)

(1) Die Steuer beträgt

1. bei Anschaffungsgeschäften über Schuldverschreibungen des Bundes, eines Landes, einer inländischen Gemeinde, eines Gemeindeverbandes, eines Zweckverbandes, des Umschuldungsverbandes Deutscher Gemeinden, der inländischen öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten, der inländischen Hypothekenbanken, der inländischen Schiffspfandbriefbanken, der inländischen Eisenbahngesellschaften, der Wohnungsunternehmen, die als gemeinnützig oder als Organe der staatlichen Wohnungspolitik anerkannt sind, und der Industriekreditbank Aktiengesellschaft
   1 vom Tausend
2. bei Anschaffungsgeschäften über Wertpapiere in Sinne des § 19 Abs. 1 Nr. 3 (Gesetz vom 9. August 1960, in Kraft ab 14. August 1960)
   2 vom Tausend

   (Im Sinne von § 19 Abs. 1 Nr. 3 KVStG gelten als Wertpapiere: Anteilscheine an Kapitalanlagegesellschaften und vergleichbare Urkunden ausländischer Unternehmen, deren Geschäftszweck dem der Kapitalanlagegesellschaften entspricht).
3. bei Anschaffungsgeschäften über andere Schuldverschreibungen und über Dividendenwerte
   2,5 vom Tausend

(2) Die Steuer ermäßigt sich bei Anschaffungsgeschäften, die im Ausland abgeschlossen werden, auf die Hälfte, wenn nur der eine Vertragsteil Inländer ist.

(3) Die Steuer ist bei Anschaffungsgeschäften über Anteile an Gesellschaften mit beschränkter Haftung und bei Privatgeschäften über andere Wertpapiere auf 10 Pfennig nach oben abzurunden.

Befreiungen

Ausnahmen von der Besteuerung § 22 Nr. 1 bis 6 KVStG 1959.

Von der Besteuerung ausgenommen sind

1. Händlergeschäfte mit Ausnahme der Geschäfte über Anteile an Gesellschaften mit beschränkter Haftung,
2. Geschäfte, die die Zuteilung von Wertpapieren an den ersten Erwerber zum Gegenstand haben,
3. die Ausnahme von Schuldverschreibungen des Bundes, eines Landes, einer Gemeinde, eines Gemeindeverbandes oder eines Zweckverbandes, wenn die Schuldverschreibungen zur Entrichtung öffentlicher Abgaben an Zahlungs Statt hingegeben werden,
4. Anschaffungsgeschäfte über Schatzanweisungen des Bundes oder eines Landes, wenn die Schatzanweisungen spätestens binnen vier Jahren seit dem Tag des Geschäftsabschlusses fällig werden,
5. Tauschgeschäfte über Wertpapiere der gleichen Gattung, wenn der Austausch Zug um Zug ohne andere Gegenleistung geschieht. Dies gilt auch, wenn die ausgetauschten Wertpapiere verschiedene Zinszahlungstage haben und der Unterschiedsbetrag der Zinsen durch Zuzahlung ausgeglichen wird,
6. der Rückerwerb der in § 19 Abs. 1 Nr. 3 bezeichneten Wertpapiere durch die Kapitalanlagegesellschaft für Rechnung des Sondervermögens (Gesetz vom 9. August 1960, in Kraft ab 14. August 1960).

   Im Sinne von § 19 Abs. 1 Nr. 3 KVStG gelten als Wertpapiere:

   Anteilscheine an Kapitalanlagegesellschaften und vergleichbare Urkunden ausländischer Unternehmen, deren Geschäftszweck dem der Kapitalanlagegesellschaften entspricht.

1. Deutsche Bundesbahn

2. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

3. Gewerblicher Güterfernverkehr

4. Gewerblicher Güternahverkehr

5. Binnenschiffahrt

Keine besonderen Befreiungen.

Wechselsteuer

Rechtsnormen

Allgemeine Merkmale

Gesetzliche Grundlage

Wechselsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Juli 1959 (BGBl. I S. 536).

Steuergegenstand

Im Inland umlaufende Wechsel und wechselähnliche Urkunden (§§ 1 bis 5 WStG 1959).

Steuerschuldner

Derjenige, der Wechsel im Zeitpunkt der Entstehung der Steuerschuld aushändigt; Haftung aller Wechselbeteiligten (§ 9 WStG 1959).

Steuersatz

15 Deutsche Pfennige für je 100 Deutsche Mark oder einen Bruchteil dieses Betrages (§ 8 WStG 1959).

Hinweis

Die Steuer ermäßigt sich auf die Hälfte bei vom Inland auf das Ausland gezogenen und dort zahlbaren und bei vom Ausland auf das Inland gezogenen, hier zahlbaren Wechseln (§ 9 WStG 1959).

Befreiungen

1. *Deutsche Bundesbahn*

Von der Wechselsteuer gemäß § 20 Reichsschuldenordnung vom 13. Februar 1924 (RGBl. I S. 95) befreit.

2. *Nichtbundeseigene Eisenbahnen*

3. *Gewerblicher Güterfernverkehr*

4. *Gewerblicher Güternahverkehr*

5. *Binnenschiffahrt*

Keine besonderen Befreiungen.

Anhang II

Schätzung des Umsatzes der Binnenschiffahrt

a) Die Schätzung des Gesamtumsatzes der deutschen Binnenschiffahrt im Jahre 1961 aus Transporten innerhalb des Bundesgebiets ergibt einen Betrag von 609 Millionen DM. In diesem Betrag sind Befahrungsabgaben, die einen durchlaufenden Posten darstellen, nicht mehr enthalten.

Als Grundlage der Schätzung diente die vom Statistischen Bundesamt eigens für diesen Zweck aufgestellte Sondertabelle über den Güterverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes in der Verflechtung nach Wasserstraßengebieten und wichtigen Gütergruppen im Jahre 1961. Die Sondertabelle enthält neben dem Gesamtverkehr die Verkehre der Gütergruppen Getreide, Erze, Kohle, Mineralöle, Ölsaaten und Ölfrüchte, rohe und bearbeitete Natursteine, künstliche Steine, Platten und Röhren, Erden, Kies und Sand, Zement und Mörtel, Stein- und Siedesalz, andere mineralische Rohstoffe, Düngemittel sowie Stahl und Eisen, so daß damit in der Verflechtung mehr als 80 % der gesamten Transportmenge nachgewiesen wurden.

Auf Grund der in dieser Tabelle für die einzelnen Relationen — getrennt nach den einzelnen Gütergruppen — ausgewiesenen Mengen und der je Gütergruppe in Frage kommenden Transportsätze wurden die Frachteinnahmen berechnet. Die Sondertabelle weist die beförderten Güter nur nach Verkehrsgebieten aus. Die Transportsätze beziehen sich aber nicht auf die Relationen zwischen den Verkehrsgebieten, sondern zwischen Umschlagsplätzen. Da aus der vorläufigen Statistik über den Güterverkehr in den Binnenhäfen im Jahre 1961 die Verteilung der beförderten Transportmengen je Gütergruppe auf die einzelnen Hauptumschlagsplätze innerhalb der einzelnen Verkehrsgebiete bekannt ist, konnten durchweg die Transportsätze danach gewogen und die Frachteinnahmen nach diesen gewogenen Transportsätzen berechnet werden.

In den restlichen Fällen wurden die Transportsätze nach den Hauptumschlagsplätzen des jeweiligen Verkehrsgebietes gemittelt und danach die Einnahmen für jede Gütergruppe errechnet. Für die nicht einzeln erfaßten Gütergruppen, nämlich die letzten 20 % der Gesamttransportmenge, konnten die Frachteinnahmen nicht in der vorstehend beschriebenen Weise geschätzt werden, da weder die Menge noch der Transportsatz je Gütergruppe bekannt war. Es wurden deshalb die für die einzelnen Relationen bekannten Transportsätze der gesondert ermittelten Gütergruppen gemittelt und danach die Frachteinnahmen für die restlichen 20 % geschätzt.

(Gegenüber der Schätzung des Gesamtumsatzes für 1958 sind mit diesem Verfahren 80 % des Gesamtgüterverkehrs anhand von Festfrachten nahezu spitz ermittelt worden, weil zusätzlich in diese Berechnungen die Gütergruppen Ölsaaten und Ölfrüchte, rohe und bearbeitete Natursteine, künstliche Steine, Platten und Röhren, Erden, Kies und Sand, Zement und Mörtel, Stein- und Siedesalz, andere mineralische Rohstoffe, Düngemittel sowie Stahl und Eisen einbezogen worden sind.)

In den oben genannten statistischen Tabellen war in den Gesamtgütermengen und für jede Gütergruppe der Anteil fremder Flaggen mitenthalten. Dieser mußte abgezogen werden. Dabei ist unterstellt worden, daß der angegebene Anteil der fremden Flaggen an der Transportmenge gleich dem Anteil an den Frachteinnahmen ist. (Der Anteil der fremden Flaggen an den Transportmengen ergibt sich aus den Tabellen 1 und 1 a des Vorberichts zur Binnenschiffahrtsstatistik 1961). Entsprechend zu verfahren, war nach diesen Tabellen auch für den internationalen Durchgangsverkehr möglich.

Schließlich war auch erforderlich, für den inländischen Anteil bei grenzüberschreitenden Verkehren den Frachtanteil für die innerdeutsche Strecke abzugrenzen. Soweit Transportsätze für Verkehre, denen als Relation die innerdeutsche Strecke des abzugrenzenden grenzüberschreitenden Verkehrs zugrunde liegt, bekannt sind, wurden diese — allerdings vermutlich zu hohen — Transportsätze eingesetzt. In Fällen, in denen diese Möglichkeit nicht gegeben war, wurde die Frachteinnahme entsprechend dem innerdeutschen und ausländischen Streckenanteil aufgeteilt.

b) Von dem unter a) ermittelten Gesamtumsatz entfallen rund 25 Millionen DM auf den Umsatz aus Verkehr innerhalb der Nahzone (1 bis 49 km lt. Statistik).

Dieser Betrag wurde anhand der Statistik über beförderte Güter und geleistete Tonnenkilometer im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr nach Entfernungsstufen im Jahre 1960 (Binnenschiffahrtsstatistik Seite 16) ermittelt, da die gleiche Statistik für 1961 noch nicht vorliegt. Die Heranziehung der Statistik für 1960 für die Ermittlung des Umsatzes im Nahverkehr konnte unbedenklich erfolgen, da die Gesamtmenge der in 1961 beförderten Güter gegenüber 1960 nur unwesentlich gestiegen ist. Es wurde dabei unterstellt, daß im Jahre 1961 die gleichen Mengen an Getreide, Erzen, Kohle, Mineralölen, Natur- und Kunststeinen, Sand und Schutt im Nahverkehr befördert wurden. Das ergibt einen Anteil von nahezu 90 % an der gesamten Nahverkehrstransportmenge. Auf Grund der für den Nahverkehr in Frage kommenden Frachten (Frachten für

die Beförderung innerhalb eines Verkehrsbezirkes) konnte der Umsatz je Gütergruppe errechnet werden. Für die restlichen Güter und für den grenzüberschreitenden Nahverkehr (ca. 10 % von der gesamten Nahverkehrstransportmenge) wurden wie im Falle der restlichen Güter im Gesamtverkehr auch hier aus den bekannten Frachtsätzen Mittelwerte gebildet und danach der Umsatz errechnet.

Die Umsätze von Binnenschiffahrtsunternehmen mit Schwerpunkt außerhalb der Binnenschiffahrt sowie der Unternehmen, die einem Organkreis angehören, können nicht angegeben werden. Sie können auch nicht einmal ungefähr geschätzt werden. Das dürfte für jede andere Stelle ohne Einzelerhebungen ebenso unmöglich sein. Gesagt werden kann nur, daß von den im Jahre 1961 ca. 3630 in der Binnenschiffahrt tätigen Unternehmen, die über rund 7600 Schiffe mit rund 4,9 Millionen t Tragfähigkeit verfügten, reichlich 50 % der Schiffe mit ca. 40 % der gesamten Tragfähigkeit Partikulieren und Kleinreedern gehörten, von denen mit Sicherheit gesagt werden kann, daß sie keinem der oben genannten Unternehmen zuzurechnen sind.

Anhang III

Schätzung der Befahrungsabgaben der Binnenschiffahrt

I. Im Jahre 1961 wurden von der Binnenschiffahrt Schiffahrtsabgaben geleistet (ohne Nord-Ostsee-Kanal) in Höhe von .... 48 072 123,86 DM,
davon entfallen auf Abgaben

a) von Schiffen mit Flagge der BRD .... 42 832 546,24 DM

b) von Schiffen mit anderen Flaggen .... 5 239 577,62 DM.

Der Anteil der ausländischen Flaggen wurde ermittelt auf Grund der tonnenkilometrischen Leistungen des Jahres 1960 (vgl. hierzu „Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland — Reihe 1 Binnenschiffahrt — Jahr 1960 Endgültige Ergebnisse" vom Statistischen Bundesamt Wiesbaden Seite 53 Tabelle Nr. 15). Auf das Jahr 1960 mußte zurückgegriffen werden, da die Angaben über tonnenkilometrische Leistungen auf den Binnenwasserstraßen für das Jahr 1961 noch nicht zur Verfügung standen. Diese Rechnung konnte nicht berücksichtigen

a) die unterschiedliche Höhe der Abgabensätze auf den einzelnen Abschnitten des westdeutschen Kanalgebietes; insoweit ist unterstellt worden, daß das Verhältnis inländische/ausländische Flaggen von der unterschiedlichen Höhe der Abgabensätze nicht betroffen ist;

b) die unterschiedliche Höhe der Abgabensätze für die einzelnen Güterarten; insoweit ist unterstellt worden, daß das Verhältnis inländische/ausländische Flaggen bei den einzelnen Güterarten dem der tkm-Leistung insgesamt entspricht;

c) den Umstand, daß Leerfahrten in der Statistik nicht enthalten sind; insoweit ist unterstellt worden, daß das Verhältnis inländische/ausländische Flaggen bei Leerfahrten dem Verhältnis bei Ladungsfahrten entspricht.

II. Nur die Frachten im westdeutschen Kanalgebiet mit Ausnahme der Kohlefrachten von Kanalhäfen zum Westen und der Mineralölfrachten auf den westdeutschen Kanälen enthalten als durchlaufende Posten die Schiffahrtsabgaben. Der Betrag dieser durchlaufenden Posten konnte annähernd genau mit 27 152 000,— DM ermittelt werden. Diese Summe ist von dem Gesamtumsatz der Binnenschiffahrt, der auf Grund der Frachten errechnet worden ist, abzusetzen.

Anhang IV

Schätzung des Verbrauchs der Binnenschiffahrt an Dieselöl

Über den Dieselkraftstoffverbrauch der deutschen Binnenschiffahrt auf Fahrten innerhalb der Bundesgrenzen gibt es keine amtlichen Unterlagen.

Wenn überhaupt, könnte der Gesamtverbrauch, also der Verbrauch für Fahrten im Inland und Ausland, für die einzelnen Schiffsarten auf Grund der Maschinenleistung in PS, des spezifischen Kraftstoffverbrauchs in g/PS und h und der durchschnittlichen Fahrstunden im Jahr annähernd ermittelt werden. Dabei wird bei den beiden letzten Rechnungsfaktoren (spezifischer Kraftstoffverbrauch und Fahrstunden) zum Teil auch noch auf Schätzungen zurückgegriffen werden müssen. Die so geschätzte Gesamtverbrauchsmenge wäre noch aufzuteilen auf die für Leistungen im Inland und Ausland jeweils entfallenden Mengen. Für diesen Zweck könnten die vom Statistischen Bundesamt, Wiesbaden, ermittelten tonnenkilometrischen Leistungen der Binnenschiffahrt herangezogen werden. Aber auch diese statistischen Angaben machen noch Schätzungen erforderlich, weil sie nicht weit genug aufgegliedert sind; es fehlen beispielsweise Angaben darüber, von welchen Schiffsarten (z. B. Motorgüterschiff, Motorschlepper, Dampfschlepper) die Schiffe ohne eigene Triebkraft im Inland fortbewegt worden sind oder wie sich die außerhalb des Bundesgebietes erbrachten Leistungen auf die einzelnen Schiffsarten verteilen.

Trotz dieser Schwierigkeiten ist eine Schätzung über den Verbrauch der deutschen Binnenschiffahrt an Dieselkraftstoff auf Fahrten innerhalb der Bundesgrenzen für das Jahr 1961 durchgeführt worden; sie hat eine Menge von 446 000 t ergeben.

Das bei dieser Schätzung eingeschlagene Verfahren wird nachstehend im einzelnen geschildert:

a) Ermittlung der Gesamtverbrauchsmenge für 1961 — vgl. Anlage 1 mit Erläuterungen —

b) Ermittlung der tonnenkilometrischen Leistung der deutschen Binnenschiffahrt für 1960 aus dem von dem Statistischen Bundesamt herausgegebenen Material — vgl. Anlage 2 — und

  b 1 Schätzung, in welchem Umfang jeweils die Schiffe ohne eigene Triebkraft, soweit sie innerhalb des Bundesgebiets verkehrten, von Motorgüterschiffen, Motorschleppern oder Dampfschleppern fortbewegt worden sind — vgl. Anlage 3 —

  b 2 Schätzung, wie sich die von der deutschen Binnenschiffahrt außerhalb des Bundesgebietes erbrachten Leistungen verteilen auf die einzelnen Schiffsarten — vgl. Anlage 4 —

  b 3 Aufteilung der Anlage 2 (siehe vorstehend b) unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Anlagen 3 und 4 (siehe vorstehend b 1 und b 2) — vgl. Anlage 5 —

c) Aufteilung des in der Anlage 1 (vgl. vorstehend a) geschätzten Gesamtverbrauchs auf Grund der Ergebnisse der Anlage 5 in die auf die Leistungen im Inland und Ausland entfallenden Mengen — vgl. Anlage 6 —.

Anlage 1 zu Anhang IV

Schätzung des Dieselkraftstoffverbrauchs der deutschen Binnenflotte für Fahrten (einschließlich Leerfahrten) innerhalb und außerhalb der Bundesgrenzen

Jahr 1961

Schiffsart	Maschinen-leistung PS	spezifischer DK-Verbrauch kg/PSh	Fahrstunden im Jahr	DK-Verbrauch t/Jahr	DK-Verbrauch %
1	2	3	4	5	
1. Frachtschiffe mit eigener Triebkraft	1 420 000	0,164	1 550	361 000	*71,2*
2. Motorschlepper	251 000	0,164	2 550	105 000	*20,7*
3. Hafenmotorschlepper .	50 000	0,164	1 700	14 000	*2,8*
4. Kleinfahrzeuge	40 000	0,164	1 700	11 200	*2,2*
5. Motorfahrgastschiffe ..	70 000	0,164	1 100	12 600	*2,5*
6. Fähren	12 000	0,16	1 500	2 900	*0,6*
Verbrauch ...				506 700	*100*

Erläuterungen

Spalte 2

Zahlen stammen aus der Binnenschiffsbestandskartei des Bundesverkehrsministeriums

(Mittel aus dem Bestand per 1. Januar 1961 und per 1. Januar 1962)

Spalte 3

Gemittelter Erfahrungssatz für den Brennstoffverbrauch eines Dieselmotors je PS und Stunde in Berg- und Talfahrt

Spalte 4

1. Frachtschiffe mit eigener Triebkraft 12 Stunden × 365 Tage × 0,354 (= Ausnutzungsgrad des Motors bei Ladungs- und Leerfahrten, Erfahrungssatz) — 1 550
2. Motorschlepper 12 Stunden × 365 Tage × 0,581 (wie vor) — 2 550
3. Hafenmotorschlepper $^2/_3$ der Fahrstunden von 2. — 1 700
4. Kleinfahrzeuge $^2/_3$ der Fahrstunden von 2. — 1 700
5. Motor-Fahrgastschiffe $\frac{12}{2}$ Stunden × 365 Tage × 0,5 — 1 100
6. Fähren $\frac{12}{3}$ Stunden × 365 Tage — 1 500

Anlage 2 zu Anhang IV

Tonnenkilometrische Leistung der deutschen Binnenschiffahrt

Jahr 1960

(Aus „Der Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland — Reihe 1 Binnenschiffahrt — Jahr 1960 Endgültige Ergebnisse —" vom Statistischen Bundesamt Wiesbaden Seite 53 Tabelle Nr. 15 und nicht veröffentlichten Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes)

1. Schiffe mit eigener Triebkraft	15 843,8 Millionen tkm
2. Schiffe ohne eigene Triebkraft	8 434,3 Millionen tkm
3. Innerhalb des Bundesgebietes	24 278,1 Millionen tkm
4. Außerhalb des Bundesgebietes	3 554,3 Millionen tkm
Gesamtleistung	27 832,4 Millionen tkm

Bemerkungen

a) Auf das Jahr 1960 mußte zurückgegriffen werden, weil die Angaben für 1961 noch nicht vorliegen.

b) die vorstehende Aufstellung berücksichtigt nicht die Leerfahrten; es ist davon ausgegangen worden, daß das Verhältnis in etwa den Ladungsfahrten entspricht.

Anlage 3 zu Anhang IV
(Untertabelle zu Ziffer 2 der Anlage 2)

Aufteilung der von Schiffen ohne eigene Triebskraft innerhalb des Bundesgebietes erbrachten tkm-Leistung

Jahr 1960

Gesamtleistung .... 8 434,3 Millionen tkm

davon geschleppt:

1. durch Frachtschiffe mit eigener Triebkraft .... = 34,7 % = 2 924,0 Millionen tkm
2. durch Schlepper .. = 65,3 % = 5 510,3 Millionen tkm

davon

3. durch Motorschlepper .... = 86,2 % = 4 750,0 Millionen tkm
4. durch Dampfschlepper .... = 13,8 % = 760,3 Millionen tkm

Erläuterungen

allgemein

Die Leistung der deutschen Binnenschiffahrt innerhalb des Bundesgebietes wurde zu 63,8 % im Rheingebiet eingefahren. Für die annähernde Schätzung der von den Schiffen ohne eigene Triebkraft in Anspruch genommenen Schleppkraft nach Schiffsarten wurden daher die Schlüsselzahlen der Aufschreibungen der Zählstelle Koblenz aus dem Jahre 1960 herangezogen.

Zu 1. u. 2.

Nach den Aufschreibungen der Zählstelle Koblenz wurden von der Tragfähigkeit der Frachtschiffe ohne eigene Triebkraft geschleppt

34,7 % durch Frachtschiffe mit eigener Triebkraft (siehe Nr. 1)

65,3 % durch Schlepper (siehe Nr. 2)

Zu 3. u. 4.

Die Schleppkraft der deutschen Binnenflotte bestand Ende 1960 zu 86,2 % aus Motorschleppern (siehe Nr. 3), 13,8 % aus Dampfschleppern (siehe Nr. 4)

Anlage 4 zu Anhang IV
(Untertabelle zu Ziffer 4 der Anlage 2)

Aufteilung der tkm-Leistung der deutschen Binnenschiffahrt außerhalb des Bundesgebietes

Jahr 1960

(Aus nichtveröffentlichten Sonderauswertungen des Statistischen Bundesamtes und Auswertungen der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg, siehe „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" Heft 11/61 Seite 409)

Gesamtleistung .... 3 554,3 Millionen tkm

davon:

1. Frachtschiffe mit eigener Triebkraft und die von diesen geschleppten Kähne	=	82 %	=	2 914,0 Millionen tkm
2. Schlepper	=	18 %	=	640,3 Millionen tkm
davon:				
3. Motorschlepper	=	94,4 %	=	604,5 Millionen tkm
4. Dampfschlepper	=	5,4 %	=	35,8 Millionen tkm

Erläuterungen

allgemein

Die Leistung deutscher Binnenschiffe außerhalb des Bundesgebietes wird überwiegend auf dem Rhein erbracht; deswegen wurden die Erhebungen über den Grenzverkehr über Emmerich herangezogen.

Zu 1. u. 2.

Im Grenzverkehr über Emmerich entfielen 1960 von der in Anspruch genommenen Gesamtschleppkraft

82 % auf Frachtschiffe mit eigener Triebkraft (siehe Nr. 1)

18 % auf Schlepper (siehe Nr. 2)

Zu 3. u. 4.

Von der Leistung der Schlepper (siehe Nr. 2) entfielen

94,4 % auf Motorschlepper (siehe Nr. 3)

5,6 % auf Dampfschlepper (siehe Nr. 4)

Anlage 5 zu Anhang IV
(Ergebnis aus den Anlagen 2 bis 4)

Aufteilung der tonnenkilometrischen Leistung der deutschen Binnenschiffahrt nach Schiffsarten

Jahr 1960

	Inland		Ausland		Insgesamt	
	Millionen tkm	%	Millionen tkm	%	Millionen tkm	%
Dampfschlepper mit geschleppten Kähnen ...	760,3	*95,5*	33,8	*4,5*	795,1	*100*
Motorschlepper mit geschleppten Kähnen ...	4 750,0	*88,7*	604,5	*11,3*	5 354,5	*100*
Frachtschiffe mit eigener Triebkraft	15 843,8	*73,1*				
Von Frachtschiffen mit eigener Triebkraft geschleppte Kähne	2 924,0	*13,5*				
Frachtschiffe und die von diesen geschleppten Kähne ..			2 914,0		21 681,8	
Frachtschiffe Summe ...	18 767,8	*86,6*	2 914,0	*13,4*	21 681,8	*100*
Gesamtsumme (vgl. Anlage 2)	24 278,1		3 554,3	*13,4*	27 832,4	*100*

Anlage 6 zu Anhang IV
(Ergebnis aus den Anlagen 1 und 5)

Aufteilung des geschätzten Gesamtdieselkraftstoffverbrauchs der deutschen Binnenschiffahrt auf Verbrauch im Inland und Ausland

Jahr 1961

	DK-Verbrauch insgesamt	davon			
		im Inland		im Ausland	
		t	%	t	%
1	2	3		4	
1. Frachtschiffe mit eigener Triebkraft	361 000	312 600	*86,6*	48 400	*13,4*
2. Motorschlepper	105 000	93 100	*88,7*	11 900	*11,3*
3. Hafenmotorschlepper	14 000	14 000	*100*	—	—
4. Kleinfahrzeuge	11 200	11 200	*100*	—	—
5. Motorfahrgastschiffe	12 600	12 600	*100*	—	—
6. Fähren	2 900	2 900	*100*	—	—
Summe:	506 700	446 400	*88,1*	60 300	*11,9*

Anmerkung

Die Hafenschlepper, Kleinfahrzeuge und Fähren erbringen ihre Leistungen ausschließlich im Inland. Die Fahrgastschiffe sind fast ausschließlich im Bundesgebiet eingesetzt. (Die Fahrten der beiden Kabinenschiffe der Köln-Düsseldorfer im Ausland können im Rahmen dieser Betrachtung unberücksichtigt bleiben.)

Anhang V/1

Die Anlagenrechnung der DB [1])

Die Rechnung der DB unterliegt nicht den Vorschriften des Handelsrechts (§ 32 Abs. 1 Bundesbahngesetz) und unterscheidet sich nicht unwesentlich von den Buchführungsgrundsätzen im Sinne des Handels- und Steuerrechts.

Das Bundesbahngesetz fordert eine Rechnung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen (§ 29); doch scheint es zweifelhaft, ob die bisherige Rechnungsführung der DB den Forderungen neuzeitlicher betriebswirtschaftlicher Erkenntnisse heute noch voll entspricht. Daher stellt die Bundesbahn ihre gesamte Anlagenrechnung auf eine neue Grundlage um. Sie geht im wesentlichen zu dem allgemein üblichen Verfahren der Einzelfortschreibung über.

Die folgende kurze Darstellung der Rechnung der DB bezieht sich auf das bis zur Beendigung der Umstellung noch angewandte Verfahren.

Für die Untersuchung sind insbesondere die Bewertung und die Aufwandsverrechnung von Bedeutung, auf die nachstehend zur Verdeutlichung des methodischen Vorgehens im Steuerrechtsnormenvergleich eingegangen wird.

Bewertung

Die DB führt ihr Sachanlagevermögen in einem modifizierten Festwertverfahren. In der Bilanz sind alle Anlagen, die bereits bei der Inventur am 31. Dezember 1949 vorhanden waren, auf der Aktivseite mit ihren Wiederbeschaffungspreisen des Jahres 1949 eingestellt; alle folgenden Erweiterungen des Anlagevermögens sind mit den jeweiligen Anschaffungspreisen bilanziert worden. Der Aktivwert gibt aber nicht den Zeitwert der Anlagen wieder. Daher korrigiert ein Wertberichtigungsposten auf der Passivseite der Bilanz das Anlagevermögen auf seinen Buchzeitwert.

Reine Ersatzinvestitionen berühren das Bilanzbild auf der Aktivseite nicht; sie führen jedoch zu Entnahmen aus der auf der Passivseite ausgewiesenen Wertberichtigung. Das Festwertprinzip geht insoweit von der Vorstellung aus, daß für jedes Anlagegut, das wegen Erreichen seiner vorgesehenen Nutzungszeit ersetzt wird, ein neues gleichwertiges Anlagegut tritt.

Der Festwert verändert sich auf der Aktivseite, wenn Erweiterungsinvestitionen vorgenommen werden. Durch Erweiterungen, die im Zusammenhang mit Ersatzvorgängen eintreten (Betriebsentwicklung), wird der Festwert der Aktivseite ebenfalls vergrößert.

Durch ersatzloses Ausscheiden von Anlagen wird der Festwert vermindert (Ausbuchungen auf der Aktivseite und auf der Passivseite bei den Wertberichtigungen).

Aufwandsverrechnung

Die DB berechnet für jedes Jahr ein Erneuerungs- und Unterhaltungssoll auf ihr Anlagevermögen.

Die Berechnung des Erneuerungsaufwands erstreckt sich nur auf die noch nicht voll abgeschriebenen Anlagen. Er berechnet sich linear nach der durchschnittlichen Nutzungsdauer der Anlagegüter, wobei entsprechend § 4 BbG aber in jedem Jahr die jeweiligen Wiederbeschaffungspreise zugrunde gelegt werden.

Eine Differenz zwischen Erneuerungs-Soll und Erneuerungs-Ist (d. h. wenn die Ausgaben für die Ersatzinvestitionen kleiner bzw. größer sind als der linear kalkulierte Aufwand) wirkt sich auf die Höhe des Wertberichtigungspostens aus. Ist das Soll größer als das Ist, werden die Wertberichtigungen um die Differenz erhöht; ist das Soll kleiner als das Ist, vermindert sich der Wertberichtigungsposten entsprechend.

Der Unterhaltsaufwand umfaßt die laufende Instandsetzung der in Betrieb befindlichen Anlagen. Der Begriff „Unterhaltung" ist allerdings etwas weiter als der steuerliche Begriff „Erhaltungsaufwand", führt jedoch zum gleichen Ergebnis. Die Unterhaltung umfaßt bei der DB alle Aufwendungen, die während der Nutzungszeit einer Anlage anfallen. Dabei stellt die DB nicht die jährlichen Ausgaben in den Aufwand, sondern ein langfristig kalkuliertes Soll, dessen Unterschiede zu den tatsächlichen Ausgaben über eine Unterhaltungsrückstellung ausgeglichen werden.

Der Aufwand (und die Ausgaben) für Anlagen der DB werden in der Trennung nach Anlagekonten (Anlagearten) erfaßt und für den Ausweis im Jahresabschluß zu Anlagegruppen zusammengefaßt. Eine Einzelerfassung von Aufwand je Objekt ist z. Z. ohne weiteres nicht möglich.

Zum besseren Verständnis der Anlagerechnung der DB sollen die wesentlichsten Vorgänge, die beim Anlagevermögen buchtechnisch zu erfassen sind, in einer synoptischen Darstellung gezeigt werden:

---

[1]) Für eine etwas ausführlichere Darstellung der Rechnung der DB kann auf folgenden Aufsatz verwiesen werden, der im System grundsätzlich den jetzigen Gegebenheiten noch entspricht: Dr. Paul Müller, Die Besonderheiten der Anlagenrechnung der Deutschen Bundesbahn, in Die Bundesbahn, Amtliches Organ der Hauptverwaltung der DB, 5. Beiheft, 1959.

Bilanz		Betriebsrechnung	
AKTIVA	PASSIVA	AUFWAND	ERTRAG
1. Neuzugänge (die nicht Ersatzinvestitionen sind) und Erweiterungsinvestitionen (im Zusammenhang mit Ersatzinvestitionen) beim Anlagevermögen werden zum Herstellungspreis auf die Aktivseite der Bilanz eingestellt.		1. Das jährliche Erneuerungssoll = Abschreibungen wird in der Betriebsrechnung als Aufwand verbucht. (Abweichungen zwischen diesem Soll und den Ausgaben berühren den Wertberichtigungsposten in der Bilanz) a) Soll $<$ Ist: Die Differenz zwischen Soll und Ist vermindert den Wertberichtigungsposten b) Soll $>$ Ist: Die Differenz zwischen Soll und Ist vergrößert den Wertberichtigungsposten	
2. Ersatzloses Ausscheiden beim Anlagevermögen wird auf der Aktivseite ausgebucht.	1. Ersatzloses Ausscheiden vermindert den Wertberichtigungsposten um die Differenz zwischen Aktivwert und Restbuchwert.	2. Das jährliche Unterhaltungssoll wird in der Betriebsrechnung als Aufwand gebucht (Abweichungen zwischen diesem Soll und den Ausgaben werden — entsprechend 1. — über die Unterhaltungsrückstellung ausgeglichen).	
	2. Eine Differenz zwischen Erneuerungs-Soll (kalkulierte Abschreibung auf der Basis der jeweiligen Wiederbeschaffungswerte) und Erneuerungs-Ist (Ersatzinvestitionen) vermindert (vergrößert) den Wertberichtigungsposten.		

Anhang V/2

Auszug aus einem Schreiben der Deutschen Bundesbahn — Hauptverwaltung — vom 16. Oktober 1962

— 8A.851 Rg 75 —

Wir haben auf Grund von Feststellungen des bekannten Versicherungsmathematikers Dr. Georg Heubeck, die dieser in der Broschüre „Versorgungsrückstellungen, Unterstützungskassen und Pensionskassen der Betriebe in finanztechnischer und steuerlicher Schau", 3. Auflage (Heft III der „Steuerinstruktionen zur Kapitalbildung, Versicherung und Versorgung", herausgegeben von Dr. Ernst von der Thüsen) veröffentlicht hat, folgende Überlegungen angestellt:

1. Die baren Leistungen (= Versorgungsausgaben) sind immer gleich hoch, unabhängig davon, ob das Anwartschaftsdeckungsverfahren, das Kapitaldeckungsverfahren oder das deckungslose Zahlungsverfahren angewendet wird (Heubeck a. a. O. S. 8).

2. Wird eine Rückstellung gebildet, so wird nach einer gewissen Zeit ein Beharrungszustand erreicht, in dem die Zuführungen zur Rückstellung (d. h. die versicherungsmathematische Prämie zuzüglich Zins auf die schon vorhandene Rückstellung) ebenso groß sind wie die baren Leistungen (= Versorgungsausgaben). (Heubeck a. a. O. S. 9.)

3. Im Beharrungszustand werden 60 % der baren Leistungen aus dem Zinsertrag auf die Rückstellung gedeckt, während 40 % aus dem regulären Jahresbeitrag (Prämie) stammen (Heubeck a. a. O. S. 9).

4. Die Rückstellung muß sich daher im Beharrungszustand auf 60 % der Versorgungsausgaben, geteilt durch 3,5 %, belaufen. Für die Deutsche Bundesbahn ergibt sich hierdurch zum 31. Dezember 1961 folgende Berechnung:

Versorgungsbezüge .	=	1 105,9 Millionen DM
hiervon 60 %	=	663,5 Millionen DM
geteilt durch 0,035 ..	=	18 958,3 Millionen DM

5. Nach der Berechnung von 1959 entfielen auf die Rückstellung

a) für Versorgungsempfänger .	9 373,5 Millionen DM	=	53,3 %
b) für Anwartschaften ...	8 200,8 Millionen DM	=	46,7 %
Zusammen ...	17 574,3 Millionen DM	=	100 %

Teilt man die für 1961 errechnete Gesamtrückstellung in gleicher Weise auf, so ergeben sich:

a) für Versorgungsempfänger .	10 104,8 Millionen DM	=	53,3 %
b) für Anwartschaften ...	8 853,5 Millionen DM	=	46,7 %
	18 958,3 Millionen DM	=	100 %

6. Der Gesamtbetrag liegt um 1,4 Milliarden DM über dem für 1959 errechneten Rückstellungsbedarf. Die Erhöhung war, wie eingangs ausgeführt wurde, zu erwarten. Wir sind daher der Auffassung, daß der Vermögensbewertung die unter Ziff. 5 errechneten Beträge zugrunde gelegt werden können.

Anhang V/3

Gewinn- und Verlustrechnung der DB für 1961 [1])

in Millionen DM

AUFWENDUNGEN		ERTRÄGE		
1. Betriebsführung	4 447,7	1. Erträge aus dem Personen- und Gepäckverkehr		2 411,4
2. Unterhaltung	2 056,8	2. Erträge aus dem Güterfernverkehr		4 956,9
3. Erneuerung	1 127,6	3. Sonstige Erträge		674,5
4. Zinsen, soweit sie die Ertragszinsen übersteigen	384,2	4. Erträge aus Beteiligungen		5,4
5. Versorgungsbezüge für Heimatvertriebene, Westberliner und Kriegsversorgungsberechtigte	300,2	5. Versorgungsbezüge für Heimatvertriebene, Westberliner und Kriegsversorgungsberechtigte		300,2
6. Versorgungsbezüge, soweit sie nicht in 1. enthalten sind	295,0	6. Abgeltungsleistungen des Bundes		295,0
7. Kapitalertragsteuer auf Beteiligungserträge und auf Wertpapiere	1,2	7. a. o. Erträge		59,8
8. a. o. Aufwendungen	149,3	8. Bauzinsen		29,0
9. Verlustvortrag	1 625,3	9. Verlust		
		a) Verlustvortrag	1 625,3	
		b) Jahresverlust 1961	29,8	1 655,1
	10 387,3			10 387,3

[1]) Zusammenfassung der Ergebnisse aus Gewinn- und Verlustrechnung und der Betriebsrechnung der DB.

Anhang V/4

Konzentrierte Bilanz der DB zum 31. Dezember 1961

in Millionen DM

AKTIVA		
I. Anlagevermögen		
A. Bahnanlagen		26 547,9
B. Fahrzeuge		13 825,1
C. Anlagen im Bau		750,9
D. Beteiligungen		173,8
II. Umlaufvermögen		1 922,3
III. Sondervermögen		27,4
IV. Rechnungsabgrenzungsposten		280,9
V. Verlust		
a) Verlustvortrag	1 625,3	
b) Jahresverlust	29,8	1 655,1
		45 183,5

PASSIVA	
I. Eigenkapital	11 300,0
II. Rücklagen	912,8
III. Inventurabgrenzungskonto	387,0
IV. Wertberichtigungen	11 028,6
V. Rückstellungen	1 232,8
VI. Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund	4 020,5
VII. Langfristige Verbindlichkeiten	5 483,2
VIII. Mittelfristige Verbindlichkeiten	1 365,6
IX. Kurzfristige Verbindlichkeiten	2 179,8
X. Sonstige Verbindlichkeiten	53,6
XI. Sondervermögen	27,4
XII. Rechnungsabgrenzungsposten	24,2
	45 183,5

Anhang VI

Berechnung des Anteils der mit Lohnsummensteuer belasteten Lohnsumme an der gesamten Lohnsumme

Brutto-Lohn- und Gehaltssumme 1959 (WiSta 1960, S. 510) .... =	103,7 Mrd. DM
— Personalausgaben der Gebietskörperschaften 1959 (WiSta 1961, S. 424) .... =	17,3 Mrd. DM
	86,4 Mrd. DM
— Lehrlingsbezüge sowie Lohn- und Gehaltssumme der in § 3 GewStG genannten befreiten Betriebe .... = 1,0	
— Lohn- und Gehaltssumme von DB und DP .... = 5,6	6,6 Mrd. DM.
=	79,8 Mrd. DM
steuerpflichtige Lohnsumme einschließlich Befreiungen nach § 23 Abs. 2 GewStG für 1958 laut Angaben des Statistischen Bundesamtes .... =	31,5 Mrd. DM
Steigerung der Brutto-Lohn- und Gehaltssumme zwischen 1958 und 1959 = 7,1 % (WiSta 1960 S. 510) 7,1 % von 31,5 Mrd. DM =	2,2 Mrd. DM
steuerpflichtige Lohnsumme einschließlich Befreiung nach § 23 Abs. 2 GewStG für 1959	33,7 Mrd. DM

Bezogen auf eine Brutto-Lohn- und Gehaltssumme von 70,8 Mrd. DM und 33,7 Mrd. DM steuerpfl. Lohnsumme ergibt sich ein Anteil von 42,3 % an der steuerbaren Lohnsumme.